

Sport
auto
Classiques

Trimestriel juillet, août, septembre 2024

Sport **auto** Classiques

Fournisseur officiel d'adrénaline depuis 1962



Elles
et moi...

Sébastien Crubilé
et ses Porsche

Et aussi...

BMW M3 E36
Renault 5 Alpine Groupe 2
Opel Speedster
Toyota Supra GT2

**Coupé
1965**



**Cabriolet
1964 1/2**



**Fastback
1966**

La Mustang fête ses 60 ans !

Nos essais – Les cotes et la fiabilité – Les avis des proprios

ZOOM SUR

La Bugatti 57 Atalante

Une véritable œuvre d'art



ESSAI

Lamborghini 400 GT

Le V12 en famille

L 19473 - 33 - F : 7,90 € - RD



BEL : 7,90 € - ESP : 7,90 € -
GR : 8,50 € - DOM S : 8,50 € -
ITA : 8,50 € - LUX : 7,90 € -
PORT CONT : 7,50 € - CAN :
11,95 \$ CAN - MAR : 8,50 € -
TOM S : 10,00 € - CH :
13,50 \$ - TUN : 250 TU.

SPORT

La fabuleuse carrière de Mario Andretti racontée par Jean-Louis Moncet





Les Shelby de légende, c'est Gentleman Car Importateur Officiel pour l'Europe

Carroll Shelby rêvait de construire sa propre voiture. Il eut l'idée géniale de greffer un gros V8 américain dans un joli roadster anglais, donnant ainsi naissance, en 1962, à la toute première Shelby Cobra. C'est cette légende que nous vous proposons de revivre aujourd'hui au volant d'une des héritières directes de cette fabuleuse lignée.

En effet, Gentleman Car a été choisi par Shelby American pour assurer l'importation et la distribution des Shelby de légende en Europe. Et nous le faisons depuis plus de dix ans, avec fierté et passion !

Notre gamme se compose comme suit : Shelby Cobra 289 Street, Shelby Cobra 289 FIA, Shelby Cobra Daytona, Shelby Cobra 427 et CS GT40 MKI et MKII.

Nos voitures sont LES SEULES VRAIES SHELBY, construites à la main dans le plus pur respect des intentions d'origine.



Le regretté Carroll Shelby lui-même en avait défini les caractéristiques, aidé, pour nos marchés, par les conseils éclairés de notre consultant Claude Dubois, ancien pilote et Importateur historique de la marque en Europe.

Les voitures que nous importons sont les seules à pouvoir être reprises dans le "SAAC World Registry", la bible du Shelby American Automobile Club, de renommée mondiale.

N'hésitez pas à nous contacter si vous avez déjà été victime de la morsure du cobra !



L'ex pilote de F1 Thierry Boutsen est Ambassadeur officiel Shelby / Gentleman Car.



Follow us !

www.facebook.com/ShelbyGentlemanCar

RÉDACTION

Rédacteur en chef **Olivier Bernis**
Assistante **Karine Roumestand**
Rédacteur en chef adjoint **Jérôme Fombelle**
Rédacteurs **Vincent Desmonts, Jérôme Fombelle, Jean-Rémy Macchia, Jean-Louis Moncet, Alain Pernot, Thierry Réaumont, Thomas Riaud, Johnny Rives, Stéphane Schlesinger, Jacques Warnery**
Réalisation graphique **M & Cie**
Première secrétaire de rédaction **Capucine Jahan**

PHOTOS

Responsable de la photographie **Philippe Tissier**
Cheffe du service photo **Anne Séchet**
Photographes **Benjamin Asket/Virage Agency, Clément Choulot, DPPI, Christophe Ferrand, Greg, Florian Grout, Thomas Riaud, Nicolas Soler, Laurent Villaron.**

MARKETING, ABONNEMENTS ET DIFFUSION

Directeur marketing clients/diffusion **Germain Perinet**

MARKETING

Directrice marketing **Sylvie Siguret**
Responsable marketing **Frédérique Gasbarian**

ABONNEMENTS

Directrice marketing direct **Catherine Grimaud**
Chef de groupe **Davina Champaigne**
Chef de produit **Julie Duarte**

VENTES AU NUMÉRO

Responsable marché **Philippe Merrien**

PUBLICITÉ

Tél. : **01.41.33.51.16**
Directrice générale **Élodie Breteau-Fontailles**
Directeur du pôle automobile **Franck Graisset**
Directrice adjointe du pôle automobile **Anne Buré-Emmel**
Contact publicité **Charles Antonietti**
Planning **Angélique Consoli (01.41.33 53.52)**
Trafic **Loïs Jeanne (01.46.48.47.39)**

ANNONCES CLASSÉES

Tél. : **01.41.33.52.43**
Directrice de publicité **Julie Martinot**
Directeur de publicité adjoint **Fabrice Gauvin**
Premier maquettiste **Fernand Laranjo**

FABRICATION

Directeur des opérations industrielles **Bruno Matillat**
Chef de fabrication **Thibaut Lefebvre**
Photogravure Prépresse Tél. : **01.41.33.29.88**
Responsable du service **Sylvain Boularand**
Photogravure couverture : **Compos Juliot**

Imprimeur Imaye Graphic

96, bd Henri-Becquerel, 53021 Laval Cedex 9

DIRECTION

Éditions Reworld Axel Springer (ERAS)
Siège social : **40, avenue Aristide-Briand 92277 Bagneux Cedex**
Cogérants **Gautier Normand et Patrick Wehrmann**
Directeur de la publication **Gautier Normand**
Directeur exécutif **Stéphane Haïtaïan**
Éditeur du pôle Auto **Tommaso Albinati**
Actionnaires **Présidents Reworld Media France (RCS Nanterre 477 494 371) et Axel Springer France SAS (RCS Paris 440 097 004)**

N° ISSN 2497-0891

Commission paritaire 0324 K 93345

Dépôt légal : juillet 2024



COPYRIGHT BY SPORT AUTO

Reproduction des articles et dessins strictement interdite
sauf autorisation. Les documents et manuscrits non insérés
ne sont pas renvoyés à leurs auteurs.

ÉDITO

60 bougies pour la Mustang

Le temps ne semble avoir aucune prise sur elle, bien au contraire. Lancée par Ford en 1964 avec pour pari audacieux de marier une carrosserie sportive à des organes de grande série, la Mustang est devenue la voiture américaine la plus mythique. Son omniprésence dans les salles obscures n'y est sans doute pas étrangère. Toutes générations confondues, elle est l'auto qui cumule le plus grand nombre d'apparitions dans des films : pas moins de 3838 ! Excusez du peu. Depuis trente ans, sa cote ne cesse de grimper. Sa cote sur le marché de la collection qui se traduit par des prix de vente un peu moins accessibles pour la plupart des versions, mais surtout par sa cote d'amour auprès du grand public de plus en plus élevée. 60 ans, ça se fête : les essayeurs de *Sport Auto Classiques* ne pouvaient pas passer à côté d'un tel anniversaire ! Ils ont réuni sur le circuit routier de Montlhéry trois splendides Mustang de la première génération. Des modèles aux styles et aux caractères différents qui vous feront peut-être succomber au charme fou de la plus populaire des voitures ricaines.

La rédaction de *Sport Auto Classiques*

SOMMAIRE

ACTUALITÉS

| | |
|---|---|
| Goodwood Revival, Circuit des Remparts | 4 |
| Belmot Oldtimer Grand Prix, les 6 Heures de Spa | 6 |
| Lifestyle | 8 |

ELLES ET MOI

| | |
|--|----|
| Sébastien Crubilé et ses Porsche | 10 |
|--|----|

ESSAIS

| | |
|-------------------------------|----|
| Lamborghini 400 GT | 18 |
| Course Toyota Supra MK4 | 28 |

DOSSIER

| | |
|--|----|
| Les 60 ans de la Ford Mustang | 36 |
| Essai Ford Mustang Cabriolet de 1964 | 38 |
| Essai Ford Mustang Coupé de 1965 | 48 |
| Essai Ford Mustang Fastback de 1966 | 58 |
| Cotes et fiabilité | 68 |

GUIDE D'ACHAT

| | |
|----------|---|
| 78 | Actualités |
| 80 | Actualités des enchères |
| 82 | À la rencontre d'un pro : Jean-Paul Montanari, Modena Sport |
| 84 | Le vrai prix d'une... BMW M3 E36 |
| 86 | Zoom sur la Bugatti 57 Atalante |
| 92 | Futur Collector... Opel Speedster |

SPORT

| | |
|-----------|--|
| 102 | Studio Renault 5 Alpine Groupe 2 |
| 110 | La fabuleuse carrière de Mario Andretti |
| 116 | Une course, une histoire le 27 juillet 1986 au GP de Hockenheim : Nelson Piquet |

REVIVAL

| | |
|-----------|--------------------------------------|
| 119 | Il y a 50 ans dans <i>Sport Auto</i> |
|-----------|--------------------------------------|

MCLAREN-CHEVROLET,
LOLA-CHEVROLET ET AUTRES
FORD GT40 BATAILLEMENT DANS
LE WHITSUN TROPHY.

6-8 septembre
GOODWOOD REVIVAL

Trois jours de crème anglaise

Le Mans Classic étant repassé en périodicité bisannuelle, les amateurs de courses automobiles classiques de grande classe devront traverser la Manche en 2024. Pour se rendre au fabuleux Goodwood Revival qui, cette année, met à l'honneur un des plus grands pilotes de tous les temps: John Surtees, qui aurait fêté ses 90 ans s'il n'était décédé en 2017. Il reste le seul à avoir décroché les championnats du monde de Formule 1 (une fois) et de vitesse moto (7 fois). Les nombreuses courses de motos, notamment, lui seront dédiées. Autre mise à l'honneur, plus inattendue, le moteur XK de Jaguar qui célèbre les 75 ans de sa commercialisation.

En l'absence du Mans Classic cette année, le festival Goodwood Revival est l'événement de courses classiques à ne pas manquer.

Les modèles qu'il équipe, de la XK120 à la Type E sur cet événement, seront très nombreux. À l'opposé de ces modèles dédiés au

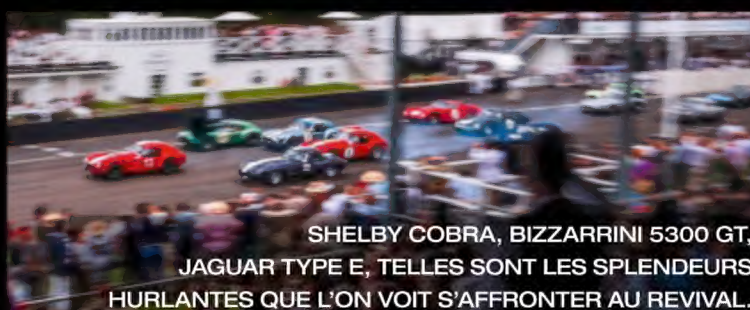
bitume, la parade d'ouverture se réservera aux buggies Meyer Manx, dont les exemplaires originaux sont très recherchés. Une centaine d'exemplaires fabriqués avant 1966 défilent pour fêter les 60 ans d'apparition de la marque. Pour le reste, le Goodwood Revival sera fidèle à lui-même, mêlant épreuves peuplées d'engins plus exceptionnels les uns que les autres, shows aériens, animations en costume d'époque et expositions variées. À partir de 52 £.

Goodwood.com/motorsport/goodwood-revival



JOHN SURTEES, ICI AU GOODWOOD REVIVAL EN 2010, SERA MIS À L'HONNEUR CETTE ANNÉE.

UNE LOLA T70 TENTANT DE SE DÉFAIRE DE SES RIVALES, UNE MCLAREN-CHEVROLET M1A ET UNE LOTUS-FORD 30.



SHELBY COBRA, BIZZARRINI 5300 GT, JAGUAR TYPE E, TELLES SONT LES SPLENDEURS HURLANTES QUE L'ON VOIT S'AFFRONTER AU REVIVAL.

13-15 septembre

CIRCUIT DES REMPARTS - ANGOULÊME

Une célébration de grandes françaises

Pour sa 52^e édition, le Circuit des Remparts célébrera les 100 ans de la Bugatti 35 ainsi que les 40 ans d'une auto qui a marqué les esprits: la Venturi.

C'est un festival automobile qui n'en finit pas de séduire. La richesse de son programme en est une des clés: courses sur le circuit urbain, rallyes, concours d'élégance, expositions. Il y en aura pour tout le monde! Les épreuves sont très nombreuses, entre les six plateaux compéti-

tion FFSA, dont le Marc Nicolosi réservé aux Bugatti, et les trois rallyes routiers, chacun accueillant des voitures en fonction de leur âge. Malheureusement, les places dans les tribunes sont déjà toutes vendues. On peut se rabattre sur les expositions, vraiment originales.

Notamment celle dédiée à la marque bordelaise Motobloc, fabricant des voitures, des deux-roues et des moteurs entre 1902 et 1961. Autres mises en avant, celle des voitures de sport Venturi, apparue en 1984 avant d'être rebaptisée Venturi et fabriquée par MVS, des voi-

tures du Dakar, des véhicules du Débarquement de 1944 ou encore du célèbre photographe Dingo. Quant à la Bugatti 35, c'est le musée d'Angoulême qui lui dédie une expo baptisée «100 ans d'inspiration», du 31 août au 22 septembre.

Circuitdesremparts.com



LA BUGATTI 35 FÊTANT SON CENTENAIRE, ELLE SERA LARGEMENT REPRÉSENTÉE À ANGOULÊME, NOTAMMENT SUR DES PLATEAUX DÉDIÉS, COMME ICI.



LA VENTURI, APPARUE EN 1984 (AVEC UN Y À LA FIN DE SON NOM) A ÉTÉ DÉCLINÉE EN DE MULTIPLES VERSIONS, DONT CETTE ALLÉCHANTE 260 LM.

AGENDA

13 juillet

Balade de la Fête Nationale
Sainte-Jamme-sur-Sarthe (72)
animationsetfestivites.lmsap@gmail.com
Exposition Véhicules anciens et d'exception
Kanfen (57) - delteils50@yahoo.fr

13-14 juillet

La Jean-Pierre Renaud à la Fet' Nat'
Plougasnou (29) - abva.net/index.html

14 juillet

Vintage Tour Bearn 2024
Mourenx (64) - bearnracing64@gmail.com
3^e Exposition de véhicules anciens
Hinges (62)
les-amateurs-de-vieilles-carettes.e-monsite.fr

20 juillet

Le musée des Transports urbains de France
Chelles (77) - amtuir.org

20-21 juillet

2^e American Luberon Motors Week
Apt (84) - valerie.dupont@paysapt-luberon.fr

21 juillet

La Balade des Gens heureux
Puimichel (04) - amrcv.fr
Iroise Rétro Tour
Lanrivaroé (29) - iroise-retro-mobile@orange.fr
2^e Rambouillet Vintage Festival
Rambouillet (78) - lerendezvousdelareine.fr
20^e fête de l'Andelle
Forges-les-Eaux (76) - forgesleseaux.fr
Ronde Vauxoise
Vaux-sur-Seine (78) - Jcbreard@Orange.fr
Auto Moto Rétro Sens
Sens (89) - radiostolliahc.fr
15^e Balade-Rallye
Langeac (43) - lesvieuxpistonslangadois@yahoo.fr
2^e Rassemblement Automobile MT Classic Car
Saillans (26) - mt.classic.car07@gmail.com

Foix Motor Show

Foix (09) - foixmotorsshow.e-monsite.com

7^e Classic du Pays Vignais
Le Vigan (30) - teamautovignais.fr

25 juillet

Autobelle
Les Belleville (73) - 3valleesloisirs.com
Rallye Promenade
Vayrac (46) - duchermarielaure@orange.fr

27 juillet

4^e Rassemblement des Déjantés d'Ubaye
La Condamine-Châtelard (04)
les-mamies-roulantes-en-ubaye.e-monsite.com

28 juillet

Auto Retro Show 2^e édition
Les Arcs (83) - brianbena83.nostalgieauto@gmail.com
La Ronde des Marais 2024
Saint-Brevin - Port-Saint-Père (44)
amicaledesbiellesanciennes.fr

2-4 août

Vintage Country Ride
Laon (02) - labrelelaonnoise@hotmail.fr

4 août

Une journée d'été en Aveyron
Luc-la-Primaube (12) - autoretro-aveyronnais.fr
4^e Rassemblement de Véhicules d'Époque
Saint-Firmin (05)
calameo.com/read/0048799821c93f2184ce2

Auto Rétro Herny 2024
Herny (57) - auto-retro-herny.webador.fr

29^e Jacquemarde
Taninges (74) - dom.bujard@gmail.com

7 août

Les 37^{es} Rencontres de Réquista
Réquista (12) - autoretro-aveyronnais.fr

8 août

Parade en ville
Courseulles-sur-Mer (14) - alain-joelle.lamothe@orange.fr

11 août

Défilé d'Élégance
Campagne-sur-Aude (11) - rogercrambes@hotmail.fr

15 août

6^e Rendez-vous de la mi-août
Guermentes (77) - autosperdues@hotmail.fr

16-18 août

8^e Montée historique du ballon d'Alsace



Belfort (90) - monteeballondalsace.com

17 août

Concours d'élégance
Belz (56)
contact@tonnerre-de-belz.bzh

RetroCamp #III
Lopérec (29) - contact@lesfillesdelair.fr

2004 TOYOTA SUPRA BI-TURBO GT2

Boîte de vitesse séquentielle

Eligible en ERL
& Le Mans Classic



1988 SPICE SE88C COSWORTH

24 heures du Mans
en 1988 & 1989

13 podium en courses historiques



1986 TIGA GT286 BUICK V6

prête à rouler en Group C



2001 CHRYSLER VIPER GTS-R GT1

Podium aux 24 heures
de Spa en 2001

24 heures du Mans en 2002



www.ascottcollection.com
Email: cars@ascottcollection.com
Paris - France
Xavier Micheron
Phone: + 33 (0) 9 67 33 48 43
Mobile: + 33 (0) 6 17 49 42 50

Ascott
COLLECTION



09-11 août

BELMOT-OLDTIMER GRAND PRIX

DU BEAU MONDE EN
PLATEAU FHR HISTORIC:
LOTUS 23B, MUSTANG
SHELBY, GT40, AUSTIN-
HEALEY, JAGUAR TYPE C...

Faites un tour dans l'Eifel

Pas loin de la frontière française, le circuit du Nürburgring accueille le 51^e Oldtimer Grand Prix qui offre un spectacle exceptionnel tout en demeurant grand public.

L'enfer vert peut se muer en paradis. Cela arrive quand se déroule l'Oldtimer Grand Prix, surtout quand, comme cette année, il fête sa 51^e édition. Au programme, une vingtaine de courses, des tests de régularité, des sessions d'entraînement, des démonstrations... Les quelque 60 000 spectateurs pourront admirer sur le mythique circuit de l'Eifel, de jour comme de nuit, des bêtes d'avant-guerre, des Formule 1, des GT, des sport-protos... En clair, ce sont des Maserati 250F, des Lotus, des Brabham ou encore des Ferrari de la catégorie reine qui débouleront sur la piste. Comme au Mans Classic, les clubs débarqueront en nombre, et leurs autos rouleront sur le Ring: au total, ce sont plusieurs centaines de voitures qui en découdront, soit un spectacle riche et varié. Malgré la magie de l'endroit et la densité des activités, le ticket d'entrée demeure raisonnable: à partir de 35 €. Mieux, l'accès est gratuit pour les moins de 17 ans. Oldtimergrandprix.com



LE PLATEAU HGCPA
REGROUPE DES
FORMULE 1
FABRIQUÉES JUSQUE
DANS LES ANNÉES 60.

EN TOURING CAR GOLDEN
ERA S'AFFRONTENT DES
BERLINES TRANSFORMÉES
EN BÊTES DE COURSE:
BMW SÉRIE 3 E30,
OPEL KADETT, AUDI A4...



PHOTOS: © OLDTIMERGRANDPRIX.COM

25-29 septembre
LES 6 HEURES DE SPA

Des anciennes à la peine

Très exigeante, cette épreuve ardennaise impose à des autos classiques d'en découdre pendant 6 heures d'affilée, un format unique.

Faute de Mans Classic cette année, vous pouvez vous rendre à Spa, en Belgique, sur l'un des plus beaux circuits du monde pour admirer des batailles nocturnes entre anciennes de renom. AC Cobra, Austin-Healey, Ford GT40, Jaguar Type E, Porsche 911, en somme des autos fabriquées de 1946 à 1965, participent à l'épreuve maîtresse de six heures, extraordinairement exigeante pour les mécaniques et les pilotes. Débutant à 15h55, elle se termine obligatoirement à 21h55, le samedi 28. Mais durant les cinq jours que dure l'évènement, outre

les essais pour la course de six heures, les spectateurs pourront assister à de nombreuses autres épreuves des plus attirantes, notamment batailles de GT de course datant de 1962 à 1976, d'avant-guerre construites dans les années 20 et 30, de GT et de berlines non destinées à la course, mais d'avant 1977, de Formule 2 classiques, sans oublier le trophée Stirling Moss dédié aux autos de course d'avant 1961. Un programme extrêmement complet, et pas forcément payant, l'accès étant gratuit les mercredi, jeudi et dimanche. Spasixhours.com



LES FORD GT40 SE TAILLENT LA PART DU LION
AUX 6 HEURES DE SPA, DANS L'ÉPREUVE REINE.



EN PLATEAU PRE-WAR SPORTS CARS
S'AFFRONTENT DES VOITURES DES ANNÉES
1920 ET 1930: BMW, BENTLEY, TALBOT...



MÊME À LA TOMBÉE DE LA NUIT, LES MORGAN,
PORSCHE, MARCOS ET AUSTIN-HEALEY
TENTENT DE LUTTER CONTRE LES GT40.



LE DIMANCHE, LA PISTE DE SPA ACCUEILLE UN
TRACK DAY AUX PARTICIPANTS TRÈS VARIÉS,
COMME LE MONTRENT CES ALFA BERLINA ET
GIULIA, MINI COOPER, PORSCHE 911...

AGENDA (SUITE)

17-18 août

Marsi'Rétro 2024

Marsillargues (34) - avam.info

18 août

Auto Retro Show 3^e édition

Les Arcs (83) - brianbena83.nostalgieauto@gmail.com

Occitania Auto Rétro - 6e Edition

Lisle-sur-Tarn (81) - caroccitan.fr

18 août

Bourse - Expo - Circuit Balade

Toulon-sur-Arroux (71) - daniel.gouvier@wanadoo.fr

24 août

Course de caisses à savon

Montois-la-Montagne (57) - 06 98 71 19 91

Autogalop

Limoges (87) - lions-limogessaintmartial.myassoc.org/

24-25 août

Les 24 Heures de La Pelle

Marsilly (17) - 24heuresdelapelle@gmail.com

25 août

12^e Ronde de Chambrille Historique

La Mothe-Saint-Héray (79) - ecuriechambrille.com

Rassemblement Auto'Sport + Balade automobile

Muhlbach-sur-Munster (68)

imagesetchronos.lesya.fr/presentation

3^e Historique Grand Prix

La Chapelle-des-Marais (44)

facebook.com/vieuxmoteursdumalais/

19^e Rassemblement des Vieilles Mécaniques

La Chaussée (76) - asapaysdedieppe.free.fr

L'Automobile au temps de la mine

Oignies (62) - francis.delezenne@orange.fr

Rallye des Châteaux de la Loire

Tours (37)

am-road-events.com/nl/agenda/35/rallye-des-chateaux-de-la-loire

Fête annuelle de Vennecy

Vennecy (45) - vennecyloisirs officiel@gmail.com

Le Circuit de la Sarthe

Le Mans/Circuit des 24 Heures (72)

troisieme-horizon.com/rallyes-une-journee

29 août

6^e Randonnée des Belles d'Hier

Niort (79) - cavads79.fr

30 août-1^{er} septembre

Dix Mille Tours

Circuit du Castellet (83) - peterauto.fr

31 août

Vintage 70'S

Riantec (56) - dominiquetrichet@orange.fr

Rétro Festival de Caen

Caen (14) - retrofestivalcaen.fr

1^{er} septembre

La Route des Grandes Alpes en Anciennes

Thonon-les-Bains (74)

troisieme-horizon.com/nos-rallyes-balades-decouverte/

Le Rassemblement 100 % Porsche

Saint-Herblain (44) - club911.net

12^e Rassemblement de véhicules anglais

Saint-Pierre-lès-Nemours (77)

english-rencart.com

6^e Balade en Bourbonnais

Châtel-de-Neuvre (03) - passion-auto-retro-03.fr

4 septembre

Colonne de la libération de la Saône-et-Loire

Macon - Chalon - Autun (71)

convoidelaliberation71.fr

6 septembre

Salon Auto Moto Classic

Aussonne (31) - automoto-classic.com/toulouse/

La Coupe Florio

Saint-Brieuc (22) - ava.bzh

7 septembre

Les Grands Cols des Alpes

Chasseneuil-du-Poitou (86) - team.lbg@yahoo.com

7-8 septembre

111 ans du Grand Prix ACF 1913 en Picardie

Longueau (80) - gpacf1913@gmail.com

Souvenirs de Vacances

Beuzeville-la-Grenier (76) - citroencaux@gmail.com

8 septembre

Memphis Carshow

Vert-Saint-Denis (77) - rocket88@sfr.fr

9^e Exposition de voitures de prestige, d'exception et de véhicules de collection

Aubigny-sur-Nère (18)/Aérodrome de La Théau

rotary.aubigny.argent@gmail.com

6^e édition: Les Routes des Mauges

Beaupréau-en-Mauges (49) - ampbeaupreau49@gmail.com

Sortie cheveux au vent

Le Mas-de-Tence (43)

mechaniquesancienneshaultignion.com

8^e Rallye touristique dans le Pays de Lorient

Riec-sur-Bélon (29) - lorient2cvclub.e-monsite.com

Citro-Rétro 2024

Haisnes-les-Basées (62)

amateurscitroenanciennes.wordpress.com

Rallye des Lions

Saint-Aignan (41) - rallyelionsclub.wifeo.com

12-15 septembre

Chantilly Arts & Élégance

Richard Mille - Château de Chantilly (60) - peterauto.fr

13-15 septembre

48Heures européennes d'Automobiles

Anciennes de Troyes

Troyes (10) - 48heures.com

Les **DIX MILLE TOURS**

30 AOÛT - 1 SEPT. 2024



Design by Peter & Associés

www.dixmillejours.com

HISTORIC
RACING
BY PETER AUTO



THE
BEAUTIFUL
WATCH

NOVA
MOTORSPORT

STL SilverTiger
Logistics



tunnels prado



EDMOND
DE ROTHSCHILD

Ford GT40 Le Mans 1969... en l'état !



LES SALISSURES SONT APPLIQUÉES
À LA MAIN D'APRÈS DES PHOTOS
D'ÉPOQUE. SAISSANT !



Le 15 juin 1969, Jacky Ickx et Jackie Oliver remportent les 24 Heures dans une Ford GT40 qu'Amalgam a reproduite telle qu'elle était à son arrivée.

120 mètres. C'est la distance qui séparait la Ford GT40 de Jacky Ickx et Jackie Oliver de la Porsche 908 de Hans Hermann et Gérard Larrousse à l'arrivée des 24 Heures du Mans 1969. Jamais une victoire mancelle n'avait été aussi courte ! Ce fut d'ailleurs la dernière remportée par Ford dans la Sarthe. Amalgam nous livre une reproduction au 1/18 de cette GT40, ultra-précise, jusqu'à la saleté accumulée par la voiture à la fin de

l'épreuve. Pour ce faire, les techniciens anglais se sont servis d'images d'époque, et surtout de pinceaux : chacune des 250 miniatures fabriquées sera peinte à la main ! Elle sera aussi livrée avec une photo de la vraie voiture à son arrivée, en format A2 et en haute qualité. De quoi oublier que le modèle réduit, malgré son prix, ne comporte pas d'ouvrants. Prix: 1775 €. Amalgamcollection.com



TOURNE-DISQUE TECHNICS LAMBORGHINI

Technics et Lamborghini se sont associés pour produire une platine tourne-disque, la SL-1200M7B. Son design et ses couleurs rappellent en effet les modèles de Sant'Agatha. Mais il y a plus : l'objet est livré avec un disque en vinyle où sont gravées des symphonies bien particulières. Celles produites par les V12 des 400 GT, Miura SV, Countach 25^e Anniversaire, Diablo 6.0 SE, Murciélago LP640 et Revuelto. Prix: 1499 €. Technics.com/fr

BUGATTI, PANORAMA ILLUSTRÉ DES MODÈLES

Pour tout savoir de la production Bugatti, cet ouvrage passe en revue tous les modèles de la marque de Molsheim, y compris ceux conçus par Ettore Bugatti avant qu'il ne fonde sa firme en 1909. Et cela va jusqu'à la toute récente W16 Mistral, en passant par l'étonnante EB110. Chaque modèle est accompagné d'un texte succinct : un livre à feuilleter tranquillement, même si les 200 photos qu'il contient ne sont pas toutes excellentes. Prix: 42 €. Sophia-editions.com



FERRARI 365 GTB/4

Dessinée et réalisée en un temps record par Leonardo Fioravanti, alors chez Pininfarina, la carrosserie de la Ferrari 365 GTB/4 est un pur chef-d'œuvre. Le reste de la voiture n'est pas mal non plus ! Cet ouvrage de 192 pages, richement illustré, raconte tout de son histoire, des prototypes aux exemplaires finaux en passant par ses réussites en compétition. Prix: 49 €. Sophia-editions.com



TAG HEUER CARRERA X PORSCHE 963

La lunette en carbone et le boîtier en acier satiné de 44 mm de ce garde-temps s'inspirent directement de l'hypercar Porsche 963, impressionnante et performante. Pour sa part, le repère rouge placé à 4 h évoque les 24 Heures du Mans. Cette montre raffinée renferme un mouvement automatique TH20-00, doté d'une réserve de marche de 80 h. Fabriquée en série limitée, elle exhale la magie d'une Porsche de course dans ses moindres détails. Prix: 9050 €. Tagheuer.com



AGENDA (SUITE)

14 septembre

La Breizh Fest

Pipriac (35) - amcmvintage@outlook.fr

10^e Salon des Véhicules d'époque
La Roche-sur-Foron (74) - club3vauto.fr

Rallye des Vieux Pistons

Feurs (42) - retroforezien.fr

14-15 septembre

XXIV^e Tour du Mont-Blanc

Saint-Gervais-Mont-Blanc (74) - letourdumontblanc.com

Auto Moto Rétro Rouen

Rouen (76) - salonautomotoretro.com

Rallye du Revermont

Passenans (39) - xaviercart@sfr.fr

15 septembre

9^e Randonnée Journées du patrimoine

Givrand (85) - lesvieillesouppesdelavie.com

3^e Classique Alésienne

Alès (30) - cvnandcars@gmail.com

Balade des Anciennes en Côte d'Opale

Cucq (62) - christian.rouge62@orange.fr

16 septembre

Jura Rally

Divonne-les-Bains (01)

am-road-events.com/nl/agenda/25/rallye-du-jura/

18 septembre

Rallye Midi-Minuit

Villers-la-Ville / Valjoly (Belg.) - midiminuit.be

20 septembre

Trophée Christian Gardavot

Nice (06) - porscheclubrsdefrance.com

21 septembre

1^{re} Randonnée des Anciennes en Vendée

Les Epesses (85) - robin.pierrephi@robindecoupe.com

Events Auto Road Trip des Alpes 2024

Praloup (04) - eventsauto.fr

3^e Patrimoine Ô Thau

Mèze (34) - retro-pouss-auto.fr

13^e Rallye Historique du Loir-et-Cher

et Balade historique

Cormenon (41) - ecurie41.com

Le Patrimoine automobile

La Prénessaye (22) - panhard.concept.historique

8^e Salon Auto Rétro de Cambrai

Cambrai (59) - www.autos-anciennes-cambresis.com

Rallye touristique Kallisté

Ajaccio (2A) - club3a.fr

21-22 septembre

Festival vintage Autos & Motos



Fontainebleau (77) - info@vintage-auto-passions.fr

22 septembre

7^e Journée du Patrimoine roulant

Gouzon (23) - gouzonvsebmaraud@sfr.fr

Podens'cars

Podensac (33) - Podensacvretropassion2r@gmail.com

4^e Montée historique de Vauvillers > Montdoré

Vauvillers (70) - retropassion-70@orange.fr

WEAN 2024 -

Exposition voitures anciennes et de prestige

Nieppe (59) - www.wean.fr

25 septembre

Corsica Alpine

Ajaccio (2A) - corsicaautopassion@gmail.com

28 septembre

Rock'n Roll Carshow

Villeneuve-Saint-Georges (94) - rocket88@sfr.fr

Sainte-Maxime Rêves Auto

Sainte-Maxime (83) - osmose.evenementiel@gmail.com

À Nous les Belles Anglaises

Les Sables-d'Olonne (85) - pouzokoum@yahoo.fr

27^e Rallye de la mer

Saint-Jean-de-Luz (64) - cbva.fr

29 septembre

15^e Salon des véhicules anciens

Plan-de-Cuques (13) - amrcv.fr

11^e Teuf Teuf Mobile

Villeneuve-lès-Maguelone (34) - berenguer3@gmail.com

5-6 octobre

3^e Expo Bourse de Juvincourt

Juvincourt-et-Damary (02) - vintage.auto.retro@orange.fr

5-12 octobre

Tour de Corse historique

Porto-Vecchio (2A) - tourdecorse-historique.fr

12 octobre

5^e Dieppe Rallye historique

Dieppe (76) - dieppe-rallye-historique.com



Eleven Cars

2023



Porsche 992 GT3 Touring
10.000 km - malus payé

2020



Porsche 991 Speedster
7.900 km

2022



Porsche 992 GT3 Touring
PTS – 400 km - malus payé

1970



Porsche 914-6 GT FIA
Restauration intégrale

1984



Peugeot 205 GTI
27.500 km d'origine

1995



Porsche 993 RS
110.000 km – restaurée

1997



Ferrari 550 Maranello
54.000 km - historique complet

1970



Dino 246 GT - série L
Historique complet

1991



Lancia Delta Intégrale Evo 1
Restaurée

1973



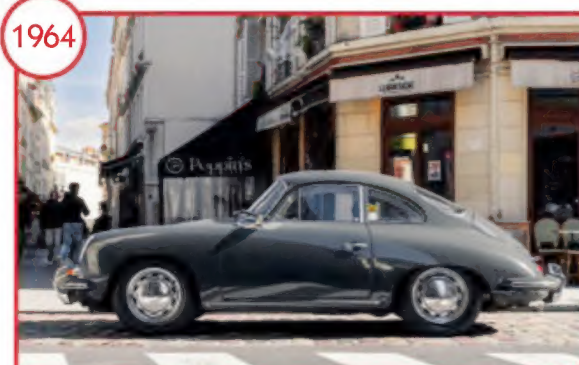
Porsche 911 2.4 S Coupé
73.000 km d'origine - 2^{ème} main

2017



Morgan Aero 8 R
Française

1964



Porsche 356 C
Historique complet

Eleven Cars - Showroom : 24 rue Tournefort - 75005 Paris • ☎ 01 56 79 84 11 • contact@eleven-cars.com

www.eleven-cars.com  [@elevencars](https://www.instagram.com/elevencars)

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer



DRESSEUR DE FAUVES

PAR JACQUES WARNERY PHOTOS BENJAMIN ASKET - VIRAGE AGENCY



**Il connaît les secrets
les plus intimes des
Porsche de course
les plus mythiques
de l'histoire.
Il les restaure,
les prépare,
les entretient,
les bichonne et
les pilote avec un
incomparable talent
dans les courses
d'anciennes les
plus prestigieuses.
Devenu
LE spécialiste dans
ce milieu ultra-
fermé, Sébastien
Crubilé nous dévoile
les secrets de ses
plus belles pépites.**

Même le plus blasé des porschistes n'imaginerait un tel atelier dans ses rêves les plus fous : Porsche 917 Spyder, Porsche 904 ayant participé au Tour Auto, Porsche 911 Carrera RSR Turbo 2.1 et j'en passe!

De l'autre côté, une Porsche 935 « Interscope », ayant participé aux 24 Heures du Mans 1978 attend son passage sur le banc moteur. Les dépendances de cette extraordinaire caverne d'Ali Baba riche en pépites s'apparentent à un incroyable musée. La poignée de main franche du maître des lieux met tout de suite dans l'ambiance. Difficile de voir au premier abord LA légende des Porsche de compétition, tant la simplicité de Sébastien Crubilé apparaît rafraîchissante dans un milieu parfois sensible aux apparences. Quand on est un vrai bon, inutile d'en faire des tonnes. Son talent à murmurer dans l'oreille des plus sauvages pur-sang de Zuffenhausen, à les restaurer et à les maintenir au meilleur de leur forme, lui fait rapidement une réputation auprès des propriétaires de ces monstres sacrés qui lui accordent leur confiance. Ses pensionnaires s'imposent rapidement dans les courses d'anciennes les plus mythiques comme Le Mans Classic ou le Tour Auto. En plus d'être le plus qualifié pour travailler dessus, il est aussi un pilote hors pair qui participe à ces épreuves et remporte de nombreux lauriers avec des pointures comme Emmanuel Collard. Pas sectaire pour un sou, il apprécie tout autant les courses



RÉFÉRENCE DANS LE DOMAINE, SÉBASTIEN CRUBILÉ AIME TROP LES PORSCHE POUR N'EN AIMER QU'UNE SEULE ! LA 2.8 RSR GROUPE 5 SUR LAQUELLE IL EST ADOSSÉ DISPOSE D'UN AILERON ARRIÈRE MARIE STUART ET DE VOILES PLUS LARGES.

SPÉCIALISÉE PORSCHE, LA SOCIÉTÉ CRUBILÉ SPORT N'EST PAS POUR AUTANT SECTAIRE, PUISQU'ELLE S'OCCUPE AUSSI D'AUTRES PETITES, COMME CETTE JAGUAR TYPE E QUI A GAGNÉ LE TOUR AUTO 2024.



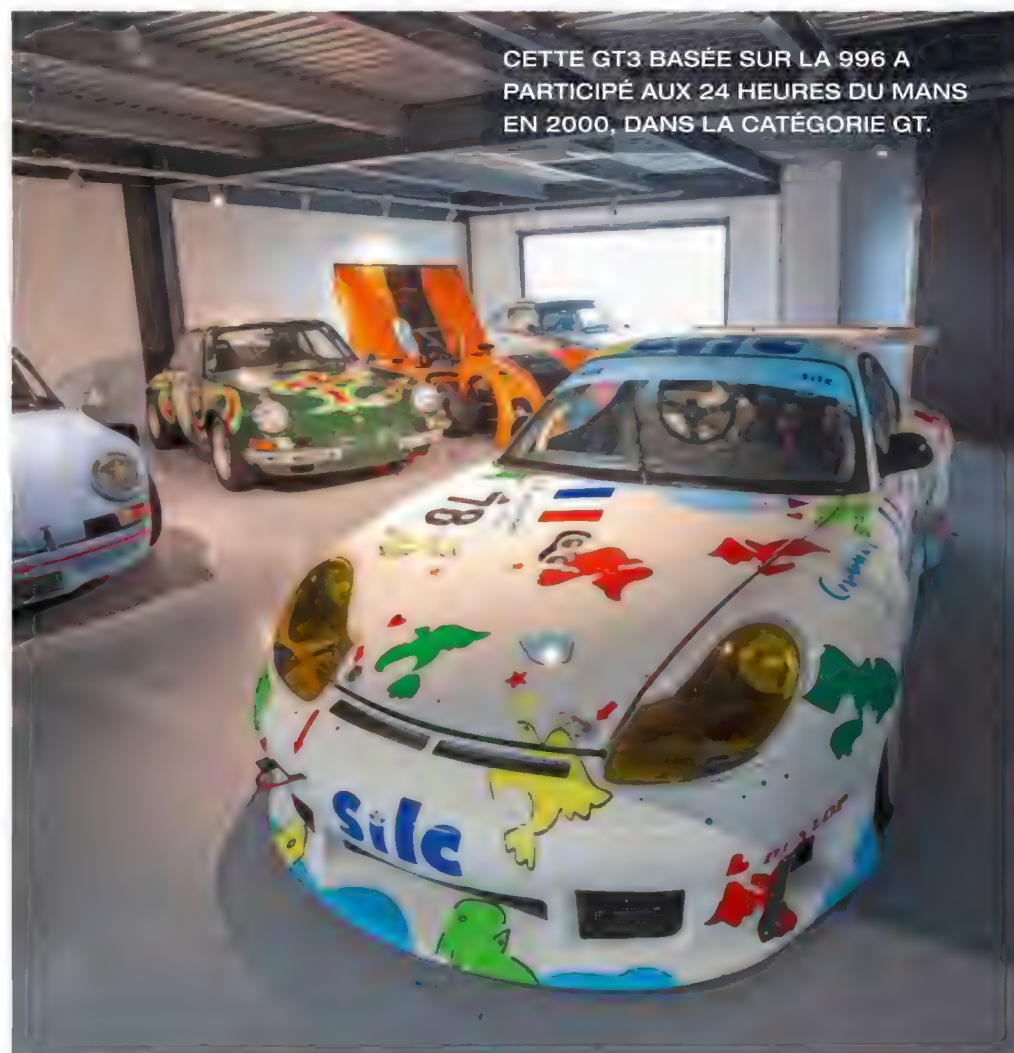
« LES DÉPENDANCES DE CETTE RICHE CAVERNE D'ALI BABA S'APPARENTENT À UN INCROYABLE MUSÉE »



DESTINÉE À LA SÉRIE ET FABRIQUÉE À TROIS EXEMPLAIRES, CETTE 911 DIVA EST UNE VÉRITABLE PÉPITE. LES NOMBREUX DÉTAILS QUI LA CARACTÉRISENT NE SE DÉVOIENT QU'À L'ŒIL AVERTI.



CETTE 930 GROUPE 4 PROMET UN TEMPÉRAMENT EN ACIER TREMPÉ AVEC SON FLAT-SIX À AIR GÉNÉREUSEMENT GAVÉ PAR UN TURBO. ELLE EST CHAMPIONNE DE FRANCE VHC 2023.



CETTE GT3 BASÉE SUR LA 996 A PARTICIPÉ AUX 24 HEURES DU MANS EN 2000, DANS LA CATÉGORIE GT.

- d'endurance modernes avec notamment une victoire aux 24 Heures de Dubaï 2013 avec Soheil Ayari et une participation aux 24 Heures du Mans 2013.

DE L'OR DANS LES MAINS

Sébastien, c'est d'abord ce gars normal à la passion chevillée au corps qui vous donne envie de refaire le monde en parlant voitures, autour de quelques bières. D'autant que chaque anecdote vaut ici son pesant d'or. «*J'ai été conçu aux 24 Heures du Mans 1974 et je suis sorti de la maternité en Carrera 2.7! Mon père était mécanicien et a roulé en Porsche 906 sur des courses nationales. Il l'a vendue lors de ma naissance pour devenir agent BMW. Cela ne l'empêchait pas de rester toujours fidèle à Porsche. Il y en avait toujours une qui traînait dans l'atelier!*» Pas spécialement porté sur la chose, Sébastien connaît une révélation à quinze ans: «*J'ai découvert le karting en loisir. Mon père m'a alors dit de travailler pour m'en offrir un.*» Il contracte le virus, fait ses premières armes à l'atelier et sur piste, et se dirige vers une filière technique: CAP, puis BEP de tourneur fraiseur, bac pro dessin industriel, puis BTS conception carrosserie au Garac. Il travaille dans des bureaux d'études chez Peugeot ou Volkswagen avant un déclic définitif: «*Mon père restaurait une Porsche 906 pour que nous puissions rouler ensemble. Lors d'un Tour Auto à la toute fin des années 90, la voiture a entièrement brûlé et je me suis dit que j'avais failli le perdre. J'ai tout de suite ressenti le besoin de réaliser un projet professionnel avec lui et nous avons lancé ensemble Crubilé Sport début 2000.*» Chemin faisant, l'officine spécialisée dans les Porsche de course monte en puissance: «*Notre connaissance du milieu nous a permis de rencontrer de nombreux propriétaires et de les accompagner pour la réparation, la restauration, l'entretien, mais aussi de l'assistance et de l'encadrement. Notre expérience sur circuit les aide à progresser au niveau du pilotage. Nous sommes par exemple particulièrement fiers d'avoir initié François Perrodo à la course automobile!*» Spécialisé dans

la course, Crubilé Sport s'offre une belle parenthèse routière, via le projet Diva imaginé, produit et conçu en interne: «*L'histoire commence lors de l'édition 2016 du Mans Classic en discutant avec un de mes clients d'une 911 idéale. Nous nous lançons dans l'aventure, avec l'idée d'une commercialisation en petite série. À l'image de Singer, elle propose une ligne classique et des dessous récents.*» La base provient d'une 964: «*La plus moderne des 911 avec un style proche de l'origine.*» Ils élargissent subtilement l'ensemble de 5 cm au niveau des arrondis de porte pour masquer les galbes de cette génération et retrouver les ailes plates originelles. Elle cache sous sa carrosserie en carbone de bien jolis secrets: «*Le châssis en acier est modifié et monté sur rotules Unibal. Les suspensions sont réalisées par Bilstein et nous avons optimisé les freins en allant chercher les étriers chez Brembo et en y installant les plus gros disques sur mesure capables de rentrer dans des roues de 17 pouces. Le moteur servant de base est un flat-six 3.6 refroidi par air de 964 dans lequel on a glissé un vilebrequin de 997 GT3 RSR 4.0. Les bielles, pistons et cylindres sur mesure participent à faire passer la cylindrée à 4160 cm³. Les culasses, arbres à cames et échappement actif sont également spécifiques, mais la voiture est entièrement validée par l'organisme d'homologation allemand TÜV.*» Il se sert beaucoup de son expérience en conception et de ses imprimantes 3D pour réaliser des pièces sur ce projet qui connaît hélas une fin un peu brutale. Face aux réticences du constructeur de Zuffenhausen, les deux hommes stoppent l'aventure, après avoir été autorisés à produire trois modèles. Sébastien ne garde que d'excellents souvenirs, après pratiquement 20000 km au volant du mulet de développement considéré comme «*une drogue dure et un pousse-au-crime qui incite constamment à prendre 250 km/h, avec 420 ch et 550 Nm (!) de couple pour à peine 1200 kg!*» Alors que je demande à mon interlocuteur la raison pour laquelle la Diva se contente de deux soupapes par cylindre, la réponse fuse: «*La technologie multisoupape ne marche pas avec* ►

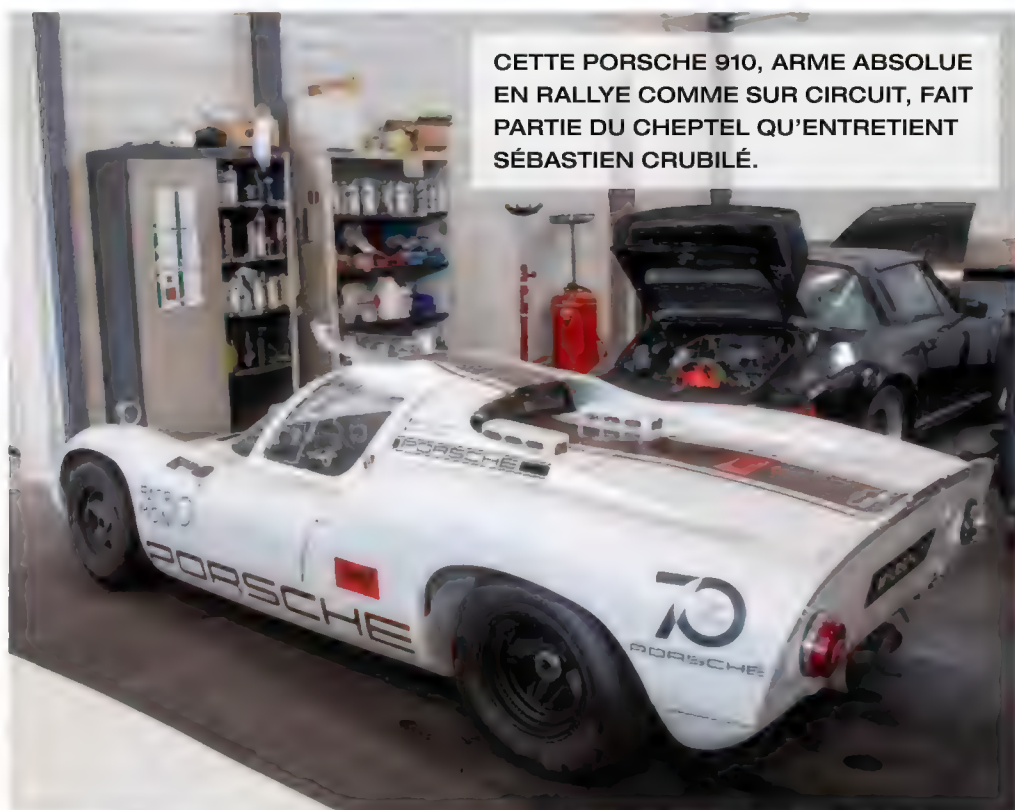


BRUTALE, BESTIALE ET PHYSIQUE, LA PORSCHE 935 RESTE L'ABOUTISSEMENT ULTIME DE LA 911. ELLE TIEN UNE PLACE DE CHOIX DANS LE CŒUR DE SÉBASTIEN CRUBILÉ.

© JÉRÔME FOMBELLE



CETTE PORSCHE 917 CHÂSSIS 033 N'A JAMAIS COURU. NÉE COUPÉ, ELLE A ÉTÉ TRANSFORMÉE EN SPYDER.



CETTE PORSCHE 910, ARME ABSOLUE EN RALLYE COMME SUR CIRCUIT, FAIT PARTIE DU CHEPTEL QU'ENTRETIENT SÉBASTIEN CRUBILÉ.



CE MULET DE DÉVELOPPEMENT DE 2.1 RSR TURBO EST LA TOUTE PREMIÈRE PORSCHE DE L'HISTOIRE À DISPOSER DE LA SURALIMENTATION.

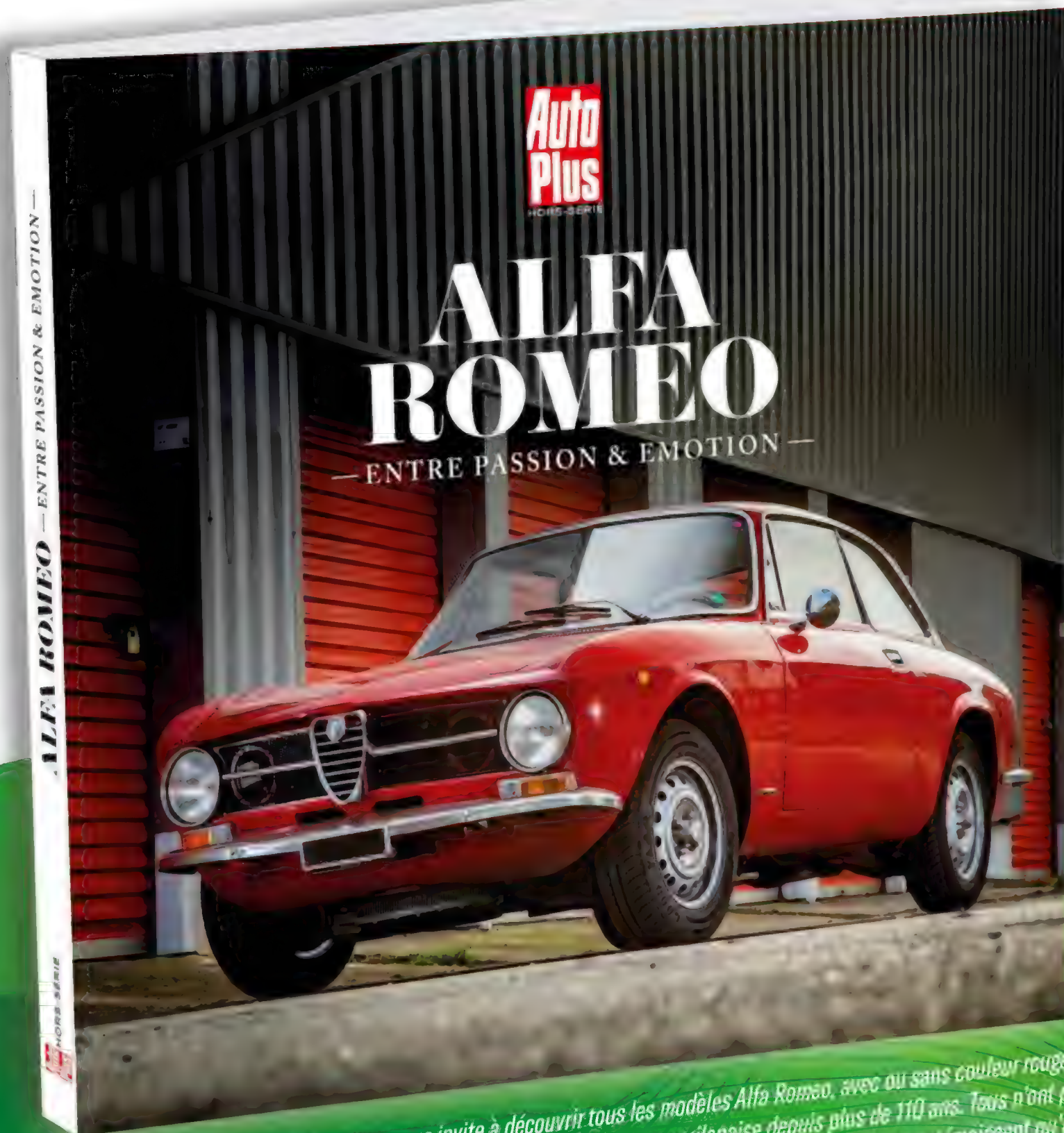
► le refroidissement par air. Il ne suffit pas à abaisser la température des culasses qui chauffent trop. Voilà pourquoi Porsche s'est mis à réfléchir au turbo sur ses machines de course au début des années 70. Cela permet de récupérer de la puissance, tout en rafraîchissant davantage la mécanique lorsque le pilote lève le pied de l'accélérateur grâce au taux de compression plus bas. »

GÉNÉRATION TURBO

C'est justement cette 911 RSR 2.1 Turbo qui l'étreint en course en 1974. Ses ailes arrière à la largeur record qui abritent des gommes dont l'empreinte au sol atteint 410 mm (!) et son énorme escargot qui déborde de la poupe participent au mythe : « L'histoire de notre 2.1 ici présente est assez complexe. Mon client François Perrodo cherchait une 2.8 RSR Martini d'usine. Je finis par lui en trouver une aux États-Unis, en m'intéressant à son histoire. Cette 2.8 RSR gagne les 1 000 km de Dijon en 1973 et connaît un accident aux 1 000 km de Nürburgring en fin d'année, alors que le nouveau règlement technique prévu pour 1974 vient d'être publié. Alors intéressé par la suralimentation, Porsche se sert de cette RSR accidentée pour construire ce mulet qui servira de développement pour

les trois autres versions turbo qui disputeront notamment les 24 Heures du Mans 1974, avec la nouvelle coque G des 3.0 RSR. Doté de l'ancienne coque F, notre modèle devenu la toute première Porsche Turbo de l'histoire est revendu à Vasek Polak. Ce célèbre collectionneur le garde, avant de le céder bien plus tard à un client décidé à la retransformer en 2.8 RSR, sur les bons soins de l'écurie Gunnar Racing. Ces derniers ont la bonne idée de mettre de côté toutes les pièces spécifiques de cette version de développement 2.1 Turbo. Alors que mon client achète donc cette 2.8 RSR, je me mets à chercher ces fameuses pièces et les trouve chez Freisinger, alors en train de les monter sur une autre coque F. Je décide de tout leur racheter, pour terminer et recréer cette première 2.1 à l'origine, avec ses autocollants. Seule la coque F, fabriquée de manière strictement identique diffère du modèle initial. Nous avons frappé les numéros de châssis de l'époque en y ajoutant l'inscription "2". » Depuis son arrivée chez Crubilé Sport en 2008, elle connaît une vie bien remplie : « Nous la faisons courir au Mans Classic. Sa surface frontale d'armoire normande l'empêche de dépasser 275 km/h dans les lignes droites, même en tournant la molette du turbo au maximum, mais elle reste une des 911 qui a la meilleure ►

L'épopée d'une légende automobile



Ce hors-série unique vous invite à découvrir tous les modèles Alfa Romeo, avec ou sans couleur rouge, avec ou sans trèfle porte-bonheur sur la carrosserie, produits par la marque milanaise depuis plus de 110 ans. Tous n'ont pas été des réussites techniques ou esthétiques, tous n'ont pas connu un grand succès commercial, mais tous témoignent qu'une Alfa Romeo n'est pas une voiture comme les autres. Certaines, à l'image des élégants Spider Duetto et Coupé Bertone ou de la sublime Montreal, ont marqué à jamais l'histoire de l'automobile. Laissez-vous embarquer dans la légende !

EN VENTE
ACTUELLEMENT



► tenue de route. Les appuis sont si violents qu'il faut rester un peu en deçà sous peine de casser les roulements arrière! Il m'est même arrivé de pousser des protos comme les Gulf Mirage dans les virages Porsche. On comprend pourquoi Porsche a fini 2^e des 24 Heures du Mans 1974 derrière la Matra 670.» Côté moteur en revanche, Sébastien confirme que c'est du brutal: «La puissance qui gagne 200 ch en 500 tr/mn montre la violence de ce moteur de 540 ch. La plage d'utilisation fixée entre 5 000 et 8 000 tr/mn la rend tout de même utilisable.»

Dans le genre brutal, la Porsche 935 n'est pas mal non plus: «Tout le monde aime la 935 pour son côté monstrueux qui, de premier abord, peut faire peur. Elle représente la 911 poussée à l'extrême. Lorsque nous avons commencé l'aventure Crubilé Sport, on nous a amené une 935 en réparation. On l'a essayée sur circuit et je me suis rendu compte que je connaissais ce bruit. Mon père m'avait emmené voir les 935 aux 24 Heures du Mans, alors que je n'avais pas trois ans! J'adore conduire ces 935 qui vous entraînent dans un corps à corps viril. Oui, c'est féroce, puissant et rageur, mais qu'est-ce que c'est bon! C'est une auto à très fort caractère et avec laquelle on peut énormément attaquer, à condition de lui rentrer dedans. À la différence de certaines montures qui se conduisent du bout des doigts, une 935 demande de l'engagement physique et une poigne de fer pour lui montrer qui est le patron! Elle reste peut-être une des rares GT à suivre le rythme des sports prototypes, en compensant un moindre appui par

une puissance supérieure. Les 740 ch et 900 Nm de couple des dernières versions se jouent d'un poids d'une tonne! Un lance-pierre plus brutal encore que la 911 RSR 2.1!»

LA REINE DES REINES

Dans toute l'histoire des Porsche de course, la mythique 917 tient du graal absolu: «C'est évidemment une auto à part qui suit la lignée des 904, 906, 908 et représente la quintessence de la technologie Porsche des années 70. Une longue-queue a atteint 396 km/h dans la ligne droite des Hunaudières lors des 24 Heures du Mans 1971 quand les précédentes Ford GT 40 prenaient à peine plus de 300 km/h. Étant donné l'énorme bond en avant effectué, Porsche n'a pas communiqué sur cette valeur jugée politiquement incorrecte!» Sébastien poursuit: «Nous travaillons sur plusieurs 917 et je suis très attaché à deux d'entre elles. La première est la version longue du musée du Mans que nous avons reconditionnée en 2010. Je suis habilité par l'ACO pour la faire rouler régulièrement. Ce modèle aux couleurs Gulf a alors couru avec Jo Siffert. Elle a été repeinte aux couleurs Martini, alors sponsor de l'époque quand Porsche l'a donnée au musée du Mans, en 1971, avant de retrouver ses couleurs d'origine. Je suis tout aussi fier d'avoir dans mon cheptel la fameuse 917 K 030. Elle a d'abord couru en 1971 avec Gérard Larrousse, avant de devenir un modèle de développement. En 1972 et 1973, ils ont monté l'ancêtre de l'ABS dans l'idée d'en faire une technologie de course. Alors sponsor de l'époque, le comte Gregorio Rossi, propriétaire

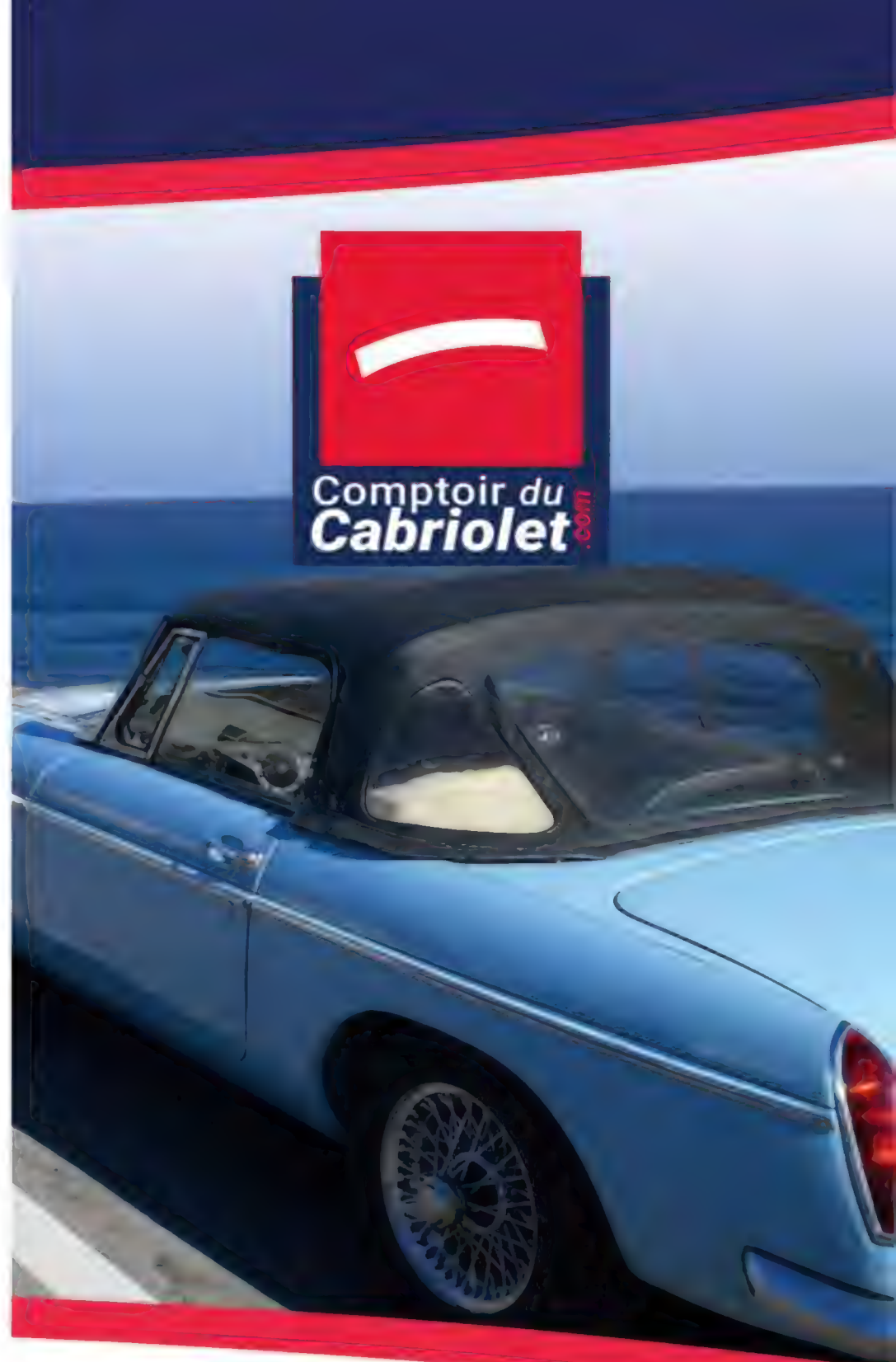


CETTE 917 CHÂSSIS 030 EST LA SEULE À POUVOIR ROULER SUR ROUTE. SON HISTOIRE EST ABSOLUMENT UNIQUE ET ELLE A ÉTÉ PRÉCÉDEMMENT ESSAYÉE DANS LES COLONNES DE SPORT AUTO CLASSIQUES. UN MOMENT EXCEPTIONNEL !



de Martini récupère la voiture et réussit à la faire homologuer comme version routière. Elle est la seule 917 de l'histoire à porter une plaque d'immatriculation et appartient aujourd'hui à un collectionneur qui nous l'a confiée en restauration entre 2018 et 2022. J'ai eu l'honneur de faire le Festival of Speed 2019 à son volant.»

Impossible de ne pas terminer sur ce que la 917 évoque: «Peu de gens peuvent les toucher ou les faire fonctionner. C'est donc un privilège et une grande reconnaissance de travailler dessus, et plus encore de les conduire! On est complètement projeté vers l'avant, avec les pieds bien au-delà de l'axe des roues antérieures, alors que les tubes du châssis en aluminium donnent l'impression de pouvoir se tordre au premier coup de pied venu! Imaginez le drame en cas de contact avec un rail! Ce côté terrifiant et cette impression de prendre des risques démesurés s'oublie pourtant vite une fois le moteur démarré. Le bruit envoûtant, la poussée qui ne s'arrête jamais avec 600 ch pour 800 kg devient addictive. La voiture glisse, mais elle se contrôle et se montre finalement facile à emmener. Elle "téléphone" encore mieux ses réactions qu'une GT comme la 935. C'est au moment où je commence alors à prendre trop de plaisir en taquinant les limites de la bête que je décide alors de rentrer aux stands et de m'arrêter. Tout excès de confiance avec une auto aussi chère et aussi peu protégée se paye cash et il faut rester raisonnable.» Impossible en revanche de toutes les départager puisque le garçon aime trop les Porsche pour n'en aimer qu'une seule. Merci en tout cas pour ce moment, Sébastien! ■



CAPOTES



WINDSCHOTTS



BAGAGERIE



PORTE-BAGAGES

Votre Spécialiste Capotes et Équipements pour Cabriolets !

WWW.ComptoirduCabriolet.com



04 68 41 56 01



COUCOU, J'EXISTE !

SON PRINCIPAL DÉFAUT EST D'ÊTRE NÉE ENTRE UNE 350 GT, QUI OUVRE LE PREMIER CHAPITRE DE L'HISTOIRE LAMBORGHINI, ET L'ORNI MIURA. DIEU SAIT POURTANT SI LA 400 GT MÉRITE LE DÉTOUR. D'AUTANT QUE CE V12 PEUT AUSSI SE PARTAGER À QUATRE, GRÂCE À SA PETITE BANQUETTE ARRIÈRE QUI LA TRANSFORME EN 2+2.

TEXTE JACQUES WARNERY PHOTOS BENJAMIN ASKET - VIRAGE AGENCY



CONÇU PAR GIOTTO BIZZARRINI, CE V12 DEVAIT, SELON SES CONCEPTEURS, PASSER D'UNE CYLINDRÉE DE 3,5 À 5 LITRES ET SE COUPER EN DEUX POUR DEVENIR UN SIX-EN-LIGNE ÉQUILIBRÉ.






Avouez tout de même qu'elle a un drôle de regard, cette Lamborghini 400 GT. D'abord parce que ses deux paires de doubles phares ronds entourés d'un support chromé ovale sont plutôt atypiques. Ensuite parce que leur implantation semblant légèrement convergente évoque un strabisme particulièrement subtil. Loin d'être caricaturale, cette coquetterie infiniment moins grossière que celle d'une Morgan Aero 8 apparaît si discrète qu'elle n'est peut-être qu'une interprétation visuelle d'une imagination un tant soit peu fertile. Strabisme ou pas, ce fameux quatuor de globes reste pourtant le premier à exciter le nerf optique au moment de poser la rétine sur sa proue. Son regard n'est sûrement pas le plus envoûtant du genre et c'est bien normal : à la fin des années 60, bon nombre de prestigieuses GT génèrent des œillades plus fortes encore que celles de Sophia Loren. Surtout quand elles sont italiennes ! Il est en revanche bien plus réussi que celui de sa devancière 350 GT flanqué de deux drôles de phares ovoïdes, semblant tout droit chipés à une roturière Ford Taunus 17 M, sortie en 1960. Difficile au final de ne pas être sensible au charme de ces quatre billes si expressives qu'elles semblent vouloir vous glisser un de ces « Ne m'oubliez pas » particulièrement touchant.

GT IGNORÉE

Il faut dire que la 400 GT n'est pas la première Lamborghini de cette époque à venir naturellement à l'esprit. À moins bien sûr de l'avoir autrement plus tordu que la moyenne ! Présentée au Salon de Genève 1964, sa devancière 350 GT dispose peut-être d'un regard étrange, mais c'est bien elle qui reste dans les mémoires pour avoir été la toute première Lamborghini de l'histoire. Qui aurait alors pu prévoir qu'après avoir installé des moteurs dans des tracteurs, Ferruccio Lamborghini allait se servir de ses bénéfices pour devenir un constructeur italien pratiquement aussi emblématique que Ferrari ? Sans doute pas grand monde, sauf peut-être les rares privilégiés à l'avoir essayée. Pour avoir eu l'occasion d'un tête-à-tête avec une 350 GT à l'été 1965, le légendaire José Rosinski est alors convaincu (*voir page 26*) de l'importance future de Lamborghini dans la construction automobile. L'histoire lui donnera raison au-delà de ses espérances les plus folles. Évolution de cette fameuse





TENIR CE GRAND VOLANT EN BOIS ET COMMANDER LE LEVIER DE LA MÊME MATIÈRE VOUS RENVOIENT AU BEAU MILIEU DES ANNÉES 60, À UNE ÉPOQUE OÙ LA CONDUITE DEMANDAIT UN MINIMUM D'EFFORTS PHYSIQUES. L'AUTORADIO EST SITUÉ DEVANT LE PASSAGER.

350 GT, la 400 GT pointe le bout de ses quatre phares deux ans plus tard, au Salon de Genève 1966. Pas de chance pour elle, c'est une certaine Miura, alors encore en gestation qui lui vole alors la vedette. En dévoilant en 1965 le châssis de celle qui donnera des sueurs froides à Enzo Ferrari, puis sa carrosserie en 1966, Lamborghini se tire une balle dans le pied. Comment une simple évolution de la 350 GT peut-elle lutter face à une berlinette à moteur central qui démode d'un coup toutes les sportives de son temps ? La présence d'une banquette arrière pour en faire une 2+2, et le V12 qui passe de 3,5 à plus de 3,9 l et gagne 50 ch deviennent pratiquement anecdotiques par rapport au séisme qui s'annonce. Bien que les deux produits n'aient pas grand-chose à voir, une partie de la nouvelle clientèle de la firme au taureau tourne le dos à la 400 GT, pour mieux attendre cette révolutionnaire Miura. Bien de l'eau a coulé sous les ponts depuis. Il suffit de s'attarder sur ses lignes pour se rendre compte que cette 400 GT mérite amplement de sortir de l'oubli. Derrière son drôle de regard se cache un style singulier. Née sous le crayon de Franco Scaglione, sa carrosserie est ensuite profondément revue chez Touring qui gère sa fabrication. Les formes parfois tourmentées et les mini feux arrière étonnent, mais l'ensemble dégage une belle harmonie. Au point de s'offrir quelques faux airs d'Aston Martin DB4 quand elle s'expose de trois quarts arrière en privilégiant son profil. Difficile de percevoir la subtile rehausse du pavillon, indispensable pour la transformer

en 2+2. L'implantation d'une (petite) banquette destinée à accueillir deux mini gabarits (ou deux adultes suffisamment résiliants) ne dénature pas les proportions initiales et c'est très bien ainsi. La présence de certains détails comme les vitres de custode très proches de l'émblématique Porsche 911 apporte une saveur toute particulière à ce tour du propriétaire. Le plaisir de la découverte est d'autant plus intense qu'il est rare. Avec environ 400 exemplaires produits sur sa courte existence, de 1966 à 1968, la 400 GT ne court pas les rues. Un *speed dating* en sa compagnie fait donc partie de ces moments privilégiés qu'il convient d'apprécier à leur juste valeur.

VAMP DE L'ASPHALTE

Dans 400 GT, il y a GT. Autrement dit, du Grand Tourisme qui transpire par toutes les pores du cuir qui recouvre une grande partie de son habitacle ! Cette planche de bord ornée de ses fameux compteurs délicatement cerclés de chrome résume tout le charme des sixties. Derrière ses proportions proches de celles d'un frigo de mini bar, la console centrale comprend notamment quatre manomètres et une multitude de fonctions accessibles via de très élégants interrupteurs à bascule et une commande de vitres avant électrique, s'il vous plaît ! Installé dans un siège dont la hauteur symbolique du dossier évoque davantage un fauteuil de barbier,

Il suffit de s'attarder sur ses lignes pour se rendre compte que
CETTE 400 GT MÉRITE AMPLEMENT DE SORTIR DE L'OUBLI



ENTIÈREMENT
RESTAURÉ, L'HABITACLE
DE CETTE 400 GT EST
UNE INVITATION AUX
LONGS TRAJETS, MAIS
LES PASSAGERS ARRIÈRE
MANQUENT TOUT DE
MÊME CRUELLEMENT
D'ESPACE, COMME À
BORD DE TOUT BON
COUPÉ 2+2 QUI SE
RESPECTE!





PERFORMANCES*

Vitesse maxi: 249,6 km/h
1000 m D.A.: 27,2 s
Consommation
en conduite sportive:
environ 22 l/100 km

* Mesures Sport Auto

TECHNIQUE

| | |
|----------------------------|---|
| Moteur | V12 |
| Cylindrée | 3 928 cm³ |
| Distribution | Deux doubles arbres à cames en tête, 24 soupapes |
| Puissance maxi | 320 ch à 6 500 tr/mn |
| Couple maxi | 369 Nm à 4 500 tr/mn |
| Alimentation | 6 carburateurs |
| Transmission | Aux roues AR, boîte méca. 5 vitesses |
| Suspensions AV | Roues indépendantes, leviers triangulés, amortisseurs télescopiques, ressorts hélicoïdaux |
| Suspensions AR | Roues indépendantes, amortisseurs télescopiques, ressorts hélicoïdaux |
| Freins AV / AR | Disques / Disques |
| Pneus | 205/70 VR15 |
| Dimensions L x l x h | 4,46 x 1,73 x 1,29 m |
| Poids | 1300 kg |
| Réservoir | 87 l |
| Prix 1966 | 91 728 F |
| Équivalent 2023 (Insee) | 138 157 € |
| Cote Sport Auto Classiques | Environ 450 000 € |

❶ le conducteur manque cruellement de maintien, mais profite d'une multitude d'indications à disposition devant lui: jauge d'essence, température d'eau et d'huile, ampérage de la batterie, mais aussi pression d'huile nichée en plein milieu du tableau de bord. S'y ajoutent également deux grands compteurs qui excitent l'imagination. Un tachymètre gradué à 300 km/h et une zone rouge fixée à 7 000 tr/mn, ce n'est guère commun en 1966, même si l'optimisme transalpin prête souvent à sourire! Cette pléthore d'informations signale la présence d'un passager de choix niché sous son long capot. Je parle bien sûr de ce fameux V12 Bizzarrini qui donne une saveur toute particulière à ce fameux quart de tour de clé, installé ici au milieu de la partie basse de la console centrale. Le réveil de ce superbe bloc coiffé par deux doubles arbres à cames

en tête et de six carburateurs double-corps apparaît presque discret par rapport à l'idée que l'on peut s'en faire. Une fois à température, il dévoile un tempérament soyeux qui rappelle les incomparables bienfaits de la plus noble des architectures moteur. Les premières évolutions sur un terrain urbain un peu trop étriqué pour cette altière GT nécessitent un minimum d'implication. Le minuscule petit rétroviseur extérieur rond monté sur notre modèle apparaît plus décoratif que réellement utile dans la vraie vie. Heureusement que la vision panoramique correcte permet de s'en passer, à condition d'y mettre un peu du sien. L'embrayage ferme impose un minimum d'effort, mais la légendaire souplesse du V12 limite la manipulation de ce superbe pommeau en bois. Sans être aussi douce que ses contemporaines, la commande de boîte aux longs débattements



VALENTI

CLASSIC & SPORT CARS

SPÉCIALISTE INDÉPENDANT FERRARI • MASERATI • LAMBORGHINI

Tél. +32 (0)67 870 109 – www.valentiautomobili.com



RESTAURATION  ENTRETIEN

Pour les trajets courts, privilégiez la marche ou le vélo #SeDéplacerMoinsPolluer

❶ n'impose pas une poigne de bûcheron. En revanche, le grand volant en bois orné du mythique taureau de combat dans sa partie centrale nécessite tout de même un minimum d'huile de coude. Dans cet environnement urbain hostile où le bloc Bizzarrini se sent comme un lion en cage, le confort étonne pour une GT de cette époque. Point de sautellement du pont arrière à la moindre irrégularité, mais un amortissement plutôt prévenant qui ménage les lombaires. Le secret de ce confort tient dans sa suspension à quatre roues indépendantes. Elle garantit aussi un comportement de très haute volée et une précision qui en firent une des GT les plus exceptionnelles de son ère. D'autant que son freinage jugé excellent pour l'époque permet d'en profiter suffisamment. La balade d'aujourd'hui est hélas un peu courte pour exploiter l'intégralité de ses qualités routières. Elle est en revanche suffisamment longue pour se rendre compte qu'avec une telle mécanique, la 400 GT adore les grands espaces. Son infatigable allonge et sa sonorité raffinée donnent immédiatement envie de traverser la France derrière ce grand volant en bois et ce long capot qui semble vouloir dévorer la route. ■



L'AVIS DE... JACQUES WARNERY

La Lamborghini 400 GT fait partie de ces pépites que l'on découvre ou redécouvre avec grand plaisir. Derrière sa proue atypique et son style singulier, cette GT quelque peu tombée dans l'oubli dans l'histoire de Lamborghini mérite amplement que l'on s'y attarde. Laisser de côté un tel V12 et un châssis dont l'efficacité et le confort démodent la concurrence d'alors tient d'une impardonnable négligence pour tout amateur de GT italiennes qui se respecte. L'heure de la réhabilitation a sonné!



CE QU'EN DISAIT
SPORT AUTO

OCTOBRE
1965

« ELLE NE MÉRITE QUE DES ÉLOGES » PAR JONAS BOSTRASC

❷ Le bruit émis par le 12 cylindres en V Lamborghini, quoiqu'assez proche, n'est pas le même que le Ferrari: la distribution est beaucoup plus discrète, l'échappement moins enivrant: à la longue, le confort y gagne. [...] L'embrayage est assez progressif, mais l'effort à exercer sur la pédale est exagéré. À petite vitesse, les freins et la direction sont très doux et le moteur, sinon puissant, est assez souple pour accepter de tourner très normalement à bas régime.

La conduite en ville de cette voiture ne pose donc absolument aucun problème. L'amortissement, s'il paraît ferme, reste extrêmement efficace. Comme les bruits de roulements sont à peu près complètement étouffés, il s'ensuit une grande impression de confort. C'est cependant sur l'autoroute que la Lamborghini allait nous révéler ce pour quoi elle a été conçue: la grande vitesse. En effet, disons tout de suite qu'aucune voiture ne nous a procuré une telle sensation d'équilibre. Le silence

d'abord est impressionnant grâce aux formes de la carrosserie qui n'engendrent aucun bruit d'air. D'autant qu'elle possède une stabilité directionnelle telle qu'on peut lâcher les mains du volant aux approches de la vitesse de pointe aussi longtemps qu'on le désire, sans que la trajectoire dévie d'un pouce. [...] La piste comprend une chicane, une grande courbe et deux virages plus ou moins proches de l'angle droit. La tenue de route de la Lamborghini s'y est révélée excel-

lente: sous-vireuse dans la grande courbe, la voiture, stable au freinage, commence également par sous-virer à l'entrée du 90°, puis devient progressivement survireuse sous l'effet de l'accélération. Le roulis est réduit et le changement d'assiette brutal réclamé par la chicane s'effectue avec précision et aisance. Là encore, elle ne mérite que des éloges, dégageant une impression d'homogénéité tout à fait remarquable.

SPORT AUTO N° 45





4

CARROSSERIE HERVE

Réparation | Restauration | Personnalisation

**TAILORED
FOR YOU**

Tastes change. Not passion.*

* Les goûts changent. Pas la passion.

PROGRAMME DE PERSONNALISATION SUR MESURE

On étudie vos attentes, vos goûts et vos désirs particuliers pour configurer votre véhicule. **Unique, comme vous.**

carrosserieherve.com

CARROSSERIE HERVE Parc d'activités de Fontvieille Lot D6 13190 **ALLAUCH**
+33 (0)4 91 05 87 60 | contact@carrosserieherve.com



TESLA APPROVED BODY SHOP
Réparateur Carrosserie Officiel Tesla



FRENCH CONNECTION

RENDUE CÉLÈBRE PAR LE PREMIER OPUS DU FILM *FAST AND FURIOUS*, LA TOYOTA SUPRA MK4 FAIT RÉVER BON NOMBRE DE FANS. LA RAISON ? SON INCROYABLE MOTEUR 6 CYLINDRES GAVÉ PAR DEUX TURBOS. POURTANT, SA VERSION DE COMPÉTITION N'AVAIT DROIT QU'À UN MODESTE 4 CYLINDRES... SAUF UNE !




Sur le papier, difficile de rester insensible aux charmes de la Toyota Supra. Née Celica en 1978 au Japon, et mue par un 6-cylindres en ligne de 2,6 l, puis 2,8 l, respectivement de 111 et 118 ch, elle arrive en Europe en 1982 avec un 2,8 de 170 ch (Mk2), évolue en Mk3 en 1986 avec un 3,0 l de 204 ch, dont le moteur succombe à

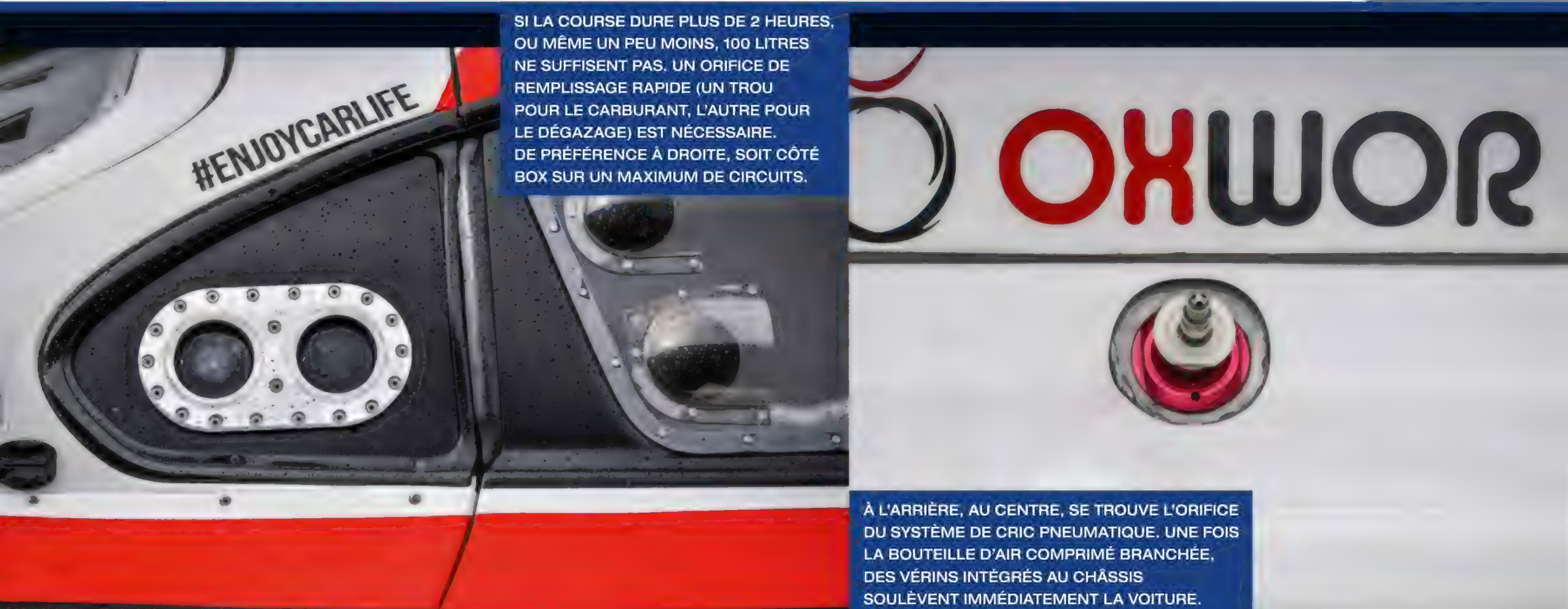
la suralimentation en 1989 pour la France avec 235 ch. Puis vient en 1993 la Mk4, dont seule la version biturbo de 330 ch sera vendue en France. Elle est arrêtée en 2002, et il faudra attendre 17 ans pour que Toyota remette le couvert avec un cinquième opus en 2019, qui doit tout à la BMW Z4. Mais revenons aux années 1993-2002. Car ce sont des deux turbos gavant le 6-cylindres 3.0, appellation 2JZ GTE, que naît la légende. La puissance fait inévitablement un bond. D'autant que, si elle est limitée par les homologations japonaises, le bloc peut encaisser bien plus. Ce dont les «tuners» profiteront allègrement pour en faire des monstres du départ arrêté. Le monde de la compétition n'est pas en reste. Mais pour le championnat de voitures de tourisme japonais de l'époque, le JGTC, ancêtre du Super GT d'aujourd'hui, point de 6-cylindres, car jugé trop lourd. C'est un modeste 4-cylindres turbo qui sera utilisé. Un 2.1 déjà vu sous le capot des Celica de rallye ou des Eagle d'IMSA. C'est également dans cette configuration qu'elle fera, sans grand succès, une apparition aux 24 Heures du Mans en 1995 et 1996, à l'ère des GT1. Puis deux Français, Jean-Pierre Signoret et Jacques Point décident de la lancer sur les circuits du Championnat de France FFSA de 2002 à 2006. Mais là, pas question de se contenter d'un maigrichon petit 4-pattes. Si la carrosserie, les moyeux à écrous centraux, les gros freins et les jantes de 18 pouces Enkei proviennent de la GT 500 du championnat japonais, la motorisation d'origine, le 6-cylindres en ligne twin turbo, est conservée. D'abord plus proche d'une réglementation Groupe N, c'est-à-dire très proche de la série, elle évolue au fil des ans pour finir dans une configuration GT2, soit ce qui se fait de plus extrême, ou presque. Remise aux goûts du jour au

terme d'un travail en profondeur, notamment pour la fiabiliser, l'un de ses principaux défauts à l'époque, elle évolue aujourd'hui dans les courses d'Endurance Racing Legends de Peter Auto et se révèle plutôt performante. C'est à bord de cette configuration très aboutie que je vais me glisser, non sans appréhension, sur l'autodrome de Linas-Montlhéry.

RASE BITUME

Garée près du circuit routier, la remorque s'ouvre et le ballet commence. L'auto est ultra-large et bougrement basse. La descendre de son piédestal est déjà tout un cérémonial. Remorque basculée, rampes allongées, planches de bois en renfort, la Supra finit par atterrir sur l'asphalte sans frotter sa lame avant. Et là, un doute me vient. Va-t-elle pouvoir grimper les rampes vertigineuses de l'anneau de vitesse, faites de plaques de béton, sans arracher son fond plat? Pourra-t-elle parcourir l'impitoyable circuit routier, au revêtement bosselé et à l'impressionnante cuvette de Couard, sans perdre son pare-chocs avant? Décision est donc prise de n'utiliser que les deux grandes lignes droites de deux kilomètres chacune, avec leurs deux courbes rapides et leurs deux 180°. Et croyez-moi, pour l'amateur que je suis, ce sera amplement suffisant. Car notez que l'asphalte est humide et froid, ce que les pneus slicks goûtent peu, et la puissance peut friser les 750 ch avec le boost au maximum! Et puis il faut apprivoiser la boîte séquentielle à levier, aussi sauvage que le souffle démoniaque des deux turbos. Pendant que le 2JZ se chauffe le timbre, je me glisse à bord. Sans grande difficulté, je dois dire. Assis, le confort est total. La position de conduite est très basse pour mon maigre 1,76 m, mais j'arrive tout de même à porter le regard au-dessus du volant et à toucher les pédales. C'est déjà ça. Le compteur digital bourré d'informations et de fonctionnalités trahit la jeunesse et la qualité de la préparation. Rien n'est laissé au hasard et toutes les commandes sont accessibles facilement, même harnaché au siège baquet. À droite, une batterie de fusibles, de relais et de disjoncteurs semble tout droit sortie du cockpit d'un avion. 

AVEC LE BOOST AU MAXIMUM,
LA PUISSANCE PEUT FRISER LES 750 CH



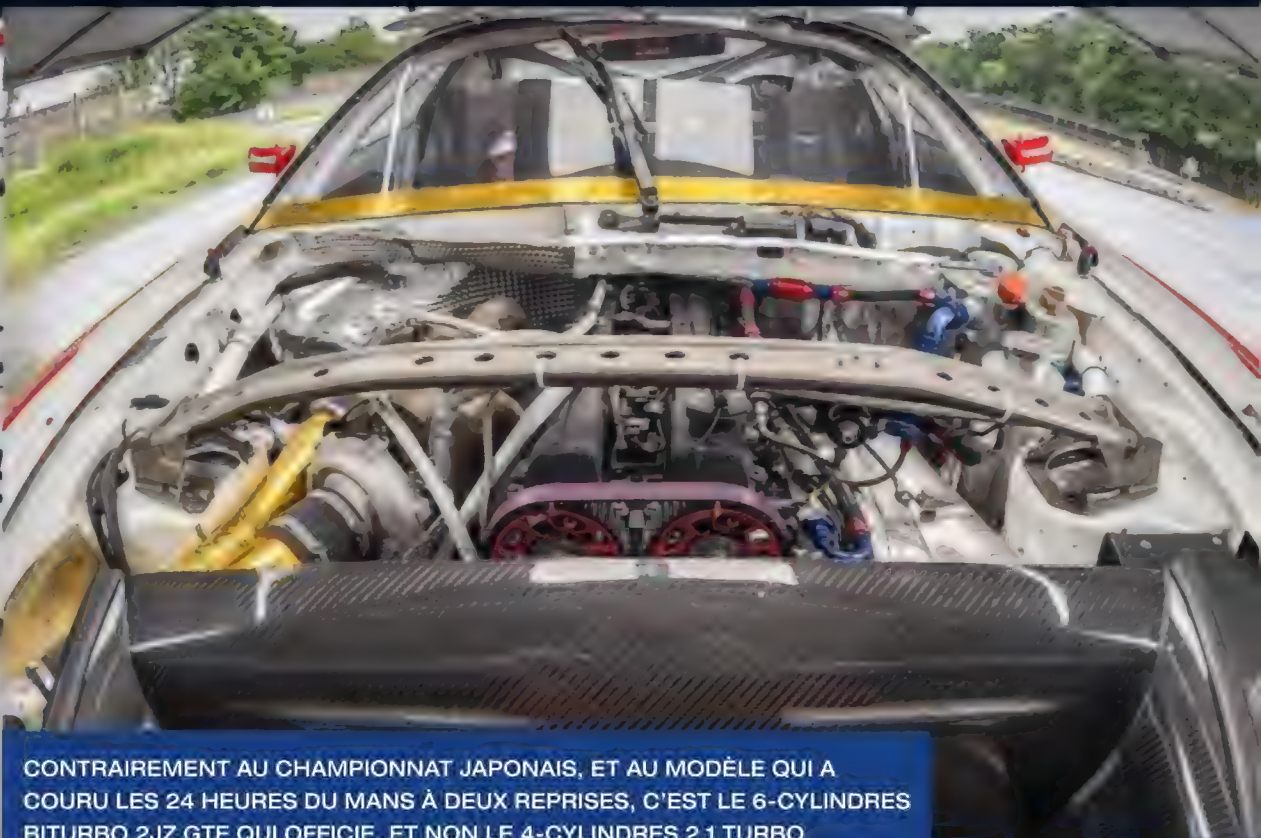
SI LA COURSE DURE PLUS DE 2 HEURES, OU MÊME UN PEU MOINS, 100 LITRES NE SUFFISENT PAS. UN ORIFICE DE REMPLISSAGE RAPIDE (UN TROU POUR LE CARBURANT, L'AUTRE POUR LE DÉGAZAGE) EST NÉCESSAIRE. DE PRÉFÉRENCE À DROITE, SOIT CÔTÉ BOX SUR UN MAXIMUM DE CIRCUITS.

À L'ARRIÈRE, AU CENTRE, SE TROUVE L'ORIFICE DU SYSTÈME DE CRIC PNEUMATIQUE. UNE FOIS LA BOUTEILLE D'AIR COMPRIMÉ BRANCHÉE, DES VÉRINS INTÉGRÉS AU CHÂSSIS SOULÈVENT IMMÉDIATEMENT LA VOITURE.




AVEC DES POINTES À PLUS DE 300 KM/H, LA SUPRA N'AMUSE PAS LE TERRAIN. MAIS BIEN CAMPÉE SUR SES GROSSES ROUES, ELLE EST STABLE ET RELATIVEMENT BONNE FREINEUSE.

COMME LES MOYEURS, LA CARROSSERIE, LES FREINS ET LE CARTER DE DIFFÉRENTIEL, LES JANTES ENKEI EN 18 POUCES PROVIENNENT DES MODÈLES UTILISÉS DANS LE CHAMPIONNAT JAPONAIS JGTC.



CONTRAIREMENT AU CHAMPIONNAT JAPONAIS, ET AU MODÈLE QUI A COURU LES 24 HEURES DU MANS À DEUX REPRISES, C'EST LE 6-CYLINDRES BITURBO 2JZ GTE QUI OFFICIE, ET NON LE 4-CYLINDRES 2.1 TURBO.

SAUVAGE, MAIS DOCILE

Pied sur l'embrayage, je tire le levier d'un coup sec vers l'arrière et le tableau de bord affiche 1. Je m'élance sur quelques coups de gaz mesurés, pour ne pas caler, ni me faire secouer. Très vite, sans aucune action sur l'embrayage, je tire une nouvelle fois en arrière pour enclencher la 2, puis la 3, la 4... Pas besoin d'appuyer sur la pédale de gauche, ni de soulager celle de droite. Chaque action sur le levier coupe l'accélérateur. Les crabots, ces grosses dents qui engrainent les pignons, font le reste. Pour le moment, je ne laisse pas monter le régime, histoire de m'habituer à la boîte, avant de me faire déborder par les deux turbos. Mais le rétrogradage, c'est une autre histoire. Bien sûr, de la main droite, il suffit de pousser le levier vers l'avant. Mais les pieds doivent s'adonner à l'habituel ballet du double-débrayage, en un temps record. Qu'il était bon, le temps des lentes boîtes en H! Les gestes s'automatisant, la confiance arrive et le moment est venu de réveiller les deux cagouilles que je berce depuis un bon quart d'heure. Petit à petit, je pousse le régime moteur et réduis la progressivité de mon pied droit. En troisième, j'évolue déjà à bonne allure. L'accélérateur est au plancher, et j'attends, concentré, mais fébrile, que la pression monte. La réponse n'est pas longue à venir. Les deux turbos soufflent et la Supra se catapulte, me collant au siège au passage. Ne me demandez pas à quel régime je suis, je n'ai d'yeux que pour l'asphalte qui défile devant moi. Toujours la godasse à la planche, j'enquille la 4, 

LES PIEDS DOIVENT S'ADONNER À L'HABITUEL BALLET DU DOUBLE-DÉBRAYAGE, EN UN TEMPS RECORD !



LES DEUX TURBOS PEUVENT SOUFFLER DE 1,4 À 1,6 BAR EN FONCTION DE LA CARTOGRAPHIE CHOISIE. AU MENU, 600 À 750 CH. ÇA DÉCOIFFE, C'EST SÛR !





LA SUPRA EST UNE BÊTE. MAIS LA POUSSÉE DE SES TURBOS N'EST PAS LA SEULE FORCE SAUVAGE À DOMPTER. SI À L'ACCÉLÉRATION, IL SUFFIT DE TIRER SUR LE LEVIER DE VITESSES, LE PIED TOUJOURS COLLÉ À LA PLANCHE, AU RÉTROGRADAGE, IL FAUT TOUJOURS JOUER DES PÉDALES. ET VITE!



UNE DES PLUS IMPORTANTES MODIFICATIONS EFFECTUÉES SUR L'AUTO POUR SA RENAISSANCE EST L'ADOPTION D'UN CARTER SEC. UNE POMPE À HUILE SPÉCIFIQUE RÉCUPÈRE L'HUILE DE CE RÉSERVOIR ET LA DISTRIBUE AU MOTEUR. PLUS AUCUN RISQUE DE DÉJAUGEAGE.



CE PETIT ACCESSOIRE S'APPELLE UNE « DUMP VALVE », OU SOUPAPE DE DÉCHARGE. ELLE A POUR RÔLE DE LIBÉRER LA PRESSIION DE SURALIMENTATION EN DÉCÉLÉRATION. ELLE EST RESPONSABLE DU « PSCHIIITTT » SONORE QUE L'ON ENTEND SUR LES VOITURES MODIFIÉES. ELLE PROTÈGE LE TURBO ET AMÉLIORE SON TEMPS DE RÉPONSE.



② puis la 5. Un creux sur la piste, en plein virage, génère une méchante compression, suivie d'une affreuse détente. Je débrake légèrement par réflexe, histoire de prévenir toute échappée subite de l'arrière, et reprends ma trajectoire comme si de rien n'était. La Supra, ça pousse fort. En version GT2, avec sa boîte séquentielle et une bonne grosse poignée de chevaux en plus, c'est encore mieux. C'est addictif, même. Quant au châssis, il est suffisamment bien campé sur ses roues arrière pour que mon train de sénateur pressé ne se solde pas par une brusque glisse à la moindre sollicitation de la pédale de droite. Mais il est temps de rendre la bête avant qu'elle ne morde. Avant qu'un excès de zèle ne m'amène à dépasser cette limite tant redoutée. Celle qui vous emporte jusqu'au rail dans un interminable crissement de pneus. Impressionnante à tout point de vue, démonstrative et unique, cette Supra est une auto de course hors norme qui détonne dans le paysage automobile des courses d'hier comme celles d'aujourd'hui, autant qu'elle étonne par ses performances. D'ailleurs, si le cœur vous en dit, elle est à vendre chez Ascott Collection. Avis aux amateurs... ■

C'EST SOUS CET ANGLE QUE L'ON RECONNAÎT LE MIEUX LE MODÈLE D'ORIGINE. SI L'AVANT, LARGE ET MONSTRUEUX, GOMME LES TRAITS PARTICULIERS DE LA SUPRA, L'ARRIÈRE PARAÎT MOINS MODIFIÉ. ET SES FEUX INIMITABLES LA TRAHISSENT À COUP SÛR.



L'AVIS DE... TEAM 4 RACING

Nous avons récupéré cette auto dans notre atelier depuis quelques années déjà. Et pour en arriver là, il a fallu bosser. Principalement pour la rendre fiable. Car à l'époque de ses premières courses, c'était loin d'être le cas. Si le moteur et la cartographie d'injection ont été développés conjointement avec Oreca, et le châssis mis au point avec le pilote Soheil Ayari, tout le reste est fait maison, du collecteur d'échappement spécifique à quelques appendices aérodynamiques en carbone. Cette Supra, c'est à la fois notre bébé et l'étendue de notre savoir-faire.

TECHNIQUE

| | |
|-----------------------------|--|
| Moteur | 6 cyl. en ligne, 24 soupapes |
| Cylindrée | 2 997 cm³ |
| Puissance maxi | 750 ch DIN à 7 200 tr/mn |
| Couple | 750 Nm à 4 500 tr/mn |
| Alimentation | Injection électronique multipoint, deux turbocompresseurs |
| Transmission | Aux roues AR, boîte à crabots 6 rapports séquentielle |
| Direction | À crémaillère |
| Suspensions AV/AR | Double triangulation, combinés ressort-amortisseur, barres anti-roulis |
| Freins AV/AR | Disques ventilés / Disques ventilés, sans ABS |
| Pneus AV & AR | 30/65 - 18 & 31/71 - 18 |
| Dimensions L x l x h | 4,52 x 1,81 x 1,28 m |
| Poids | 1 200 kg |
| Réservoir | 100 l |

PERFORMANCES

Vitesse maxi:
312 km/h



Commandez 24/7
sur nos webshops
pros et particuliers



Vintage - Car - Racing

- . Un devis sur mesure
- . Un savoir faire reconnu de nos ateliers
- . N'hésitez pas à nous contacter !!

► +32.81.73.32.73 | mail@mosa-frein.be | www.mosa-frein.be



- . Restauration complète d'étriers et maître cylindres
- . Re-garnissage de plaquettes, patins, disques d'embrayages
- . Création de plaquettes sur mesure
- . Mise en pression de composants hydrauliques
- . Elaboration complète de nouveaux systèmes de freinages

APRACING

brembo
RACING

FERODO
RACING

PAGID
RACING

SACHS
PERFORMANCE

Zimmermann

CL
BRAKES

PFC
BRAKES

ENDLESS

tilton

REBEL



CRINIÈRES AU VENT

*Cabriolet
1964 1/2*

*Coupé
1965*



Sommaire

ESSAI

MUSTANG CABRIOLET 1964

p. 38

ESSAI

MUSTANG COUPÉ 1965

p. 48

POUR FÊTER AVEC BRIO LES 60 ANS DE LA MUSTANG, LES ESSAYEURS DE *SPORT AUTO CLASSIQUES* ONT RÉUNI SUR LE CIRCUIT ROUTIER DE MONTLHÉRY TROIS MAGNIFIQUES SPÉCIMENS DU MYTHIQUE ÉTALON FORD, UN CABRIOLET, UN COUPÉ ET UN FASTBACK. DONC TROIS CARROSSERIES DIFFÉRENTES DE LA PREMIÈRE GÉNÉRATION, AUX COULEURS DU DRAPEAU AMÉRICAIN. LEURS LIGNES PURES ET LEUR V8 AU GLOUGLOUTEMENT MAGIQUE ET À LA SOUPLESSE REMARQUABLE FONT BON MÉNAGE AVEC UN COMPORTEMENT ROUTIER ET UNE FINITION PARFOIS ALÉATOIRES. EN VOITURE !



**Fastback
1966**



ESSAI: FORD MUSTANG CABRIOLET 289 CI (1964)

PREMIÈRE DE CORDÉE



Un cabriolet Mustang de première génération : l'image d'Épinal pour les disciples du rêve américain. Surtout lorsque son long capot abrite le légendaire V8 4,7 l «Challenger». Rencontre avec une icône...





La Mustang, c'est avant tout une gueule. Un coup de crayon magistral qui fait table rase, en 1964, de tout ce que les constructeurs américains ont osé produire jusqu'alors. À cent lieues des obscènes péniches chromées inondant la production des *Big Three*, la Ford des *baby boomers* s'affranchit de tout artifice inutile. Gabarit compact pour une américaine (4,61 m tout de même), long capot et jolies hanches: son charme opère au premier regard. Notamment en version cabriolet, étonnant de pureté pour un produit *made in*

Detroit. De faux airs de sportive européenne, mais point de cheval cabré sur la calandre. Moins bégueule que celui de Maranello, l'étalon du Michigan préfère s'évader de son enclos crinière au vent... En particulier coiffé d'une capote en vinyle. L'archétype de la Mustang dans l'inconscient collectif! Surtout barbouillée en rouge. Il existe cela dit bien d'autres teintes en mesure de mettre les lignes élancées du cabriolet en valeur, à l'instar de notre élégant Dynasty Green qui hésite, malgré son nom, entre le vert et le bleu. On s'en fiche: c'est beau! Comme ces petits

enjolveurs en tôle à papillon central, d'une rare élégance. À bord de notre cabriolet, en revanche, noir c'est noir... Un intérieur on ne peut plus standard ici, avec ses sièges «sport» – fort glissants en réalité! – qui ont fait fantasmer les *teenagers* il y a 60 ans. La luxueuse option Decor Group, incluant la fameuse sellerie «pony» et les habillages en ronce de Formica, très recherchés aujourd'hui, ne fera son apparition qu'au millésime 1965. Notre cabriolet profite néanmoins de quelques options sympathiques, à l'instar du très prisé Rally Pac (compte-tours et horloge)

sur la colonne de direction, du Visibility Group (rétroviseur jour/nuit, lave-glace et essuie-glaces à deux vitesses) ou de la radio AM.

REINE DES OPTIONS

Le dossier des sièges avant ne disposant d'aucun réglage (ni d'appui-tête d'ailleurs), la position de conduite un rien allongée peut surprendre. D'autant que le postérieur ne s'élève qu'à quelques centimètres du plancher, obligeant le pilote à tendre ses abattis vers les pédales. Heureusement, le beau volant tulipé, non réglable lui non plus, mais placé plus en avant dans l'habitacle, ►

Gabarit compact pour une américaine, long capot et jolies hanches: LE CHARME DU CABRIOLET MUSTANG OPÈRE AU PREMIER REGARD

MALGRÉ LE GÉNÉREUX
DIAMÈTRE DU VOLANT,
LA MUSTANG SE CONDUIT
D'UN DOIGT LORSQU'ELLE
DISPOSE DE LA DIRECTION
ASSISTÉE, INCROYABLEMENT
LÉGÈRE. EN REVANCHE,
SON CALIBRAGE TRÈS FLOU
N'INCITE PAS À CONDUIRE LE
COUTEAU ENTRE LES DENTS...



LIVRÉE AVEC DES PETITES
ROUES DE 13 POUCES,
LA MUSTANG POUVAIT ÊTRE
«UPGRADÉE» EN 14 POUCES,
AVEC CES ÉLÉGANTS
ENJOLIVEURS À PAPILLON,
FACTURÉS UN PEU MOINS
DE 18 \$ À L'ÉPOQUE.
LE CLIENT POUVAIT
ÉGALEMENT S'OFFRIR DES
PNEUS À LISERÉ BLANC OU
À DOUBLE FILET ROUGE.



L'INTÉRIEUR STANDARD DANS TOUTE SA SIMPLICITÉ: PAS DE SELLERIE « PONY » NI DE CONSOLE CENTRALE. CE CABRIOLET DISPOSE NÉANMOINS DE DEUX SYMPATHIQUES OPTIONS: LA RADIO AM ET LE RARE RALLY-PAC SUR LA COLONNE DE DIRECTION (MONTRE ET COMPTE-TOURS).



UN PEU PLUS ÉTROITE QUE CELLE DU COUPÉ, À CAUSE DU MÉCANISME DE LA CAPOTE, LA BANQUETTE DU CABRIOLET N'EN ACCUEILLE PAS MOINS DEUX ADULTES CONFORTABLEMENT. NOTEZ L'ABSENCE DE CEINTURES DE SÉCURITÉ, NON IMPOSÉES AVANT 1966.





► permet de ménager ses efforts en gardant les bras pliés. Un bonheur ne venant jamais seul, notre monture profite aussi de la direction assistée (option, évidemment !), si légère qu'on la manœuvre d'un doigt. En ligne de mire s'étire le banal compteur horizontal, hérité de la Falcon et gradué jusqu'à 120 miles à l'heure. Les modèles « export », livrés en France à compter de 1965, sont pour leur part équipés d'un tachymètre indiquant 200 km/h. Un chiffre qui impressionne davantage dans les sixties qu'aujourd'hui ! Les « obus » logés aux extrémités, accueillent quant à eux la jauge à essence, à gauche, ainsi que l'indicateur de température d'eau, à droite. Aucune trace d'un totalisateur journalier, en

revanche. Les commandes de chauffage (au centre) comme les boutons de commande des phares (à gauche du volant), des essuie-glaces et de l'allume-cigare (à droite) proviennent également de la roturière Falcon, économies d'échelle oblige. Au final, on ne peut pas dire que la planche de bord, en tôle, fasse grande impression, exception faite de deux casquettes symétriques, en plastique souple, qui la surplombent... Les plus observateurs auront également remarqué l'absence de pédale d'embrayage à bord de notre Mustang, celle-ci bénéficiant de la boîte « Cruise-O-Matic » à trois rapports optionnelle. Un petit coup de zoom sur celle des freins, gravée « Power Brake », trahit cette ►

PARTICULARITÉ PERMETTANT D'IDENTIFIER À COUP SÛR UNE MUSTANG «1964 1/2» : LE MONTAGE D'UNE DYNAMO, IMPLIQUANT LA PRÉSENCE D'UN VOYANT «GEN» (GENERATOR) SOUS LE TACHYMÈTRE HORIZONTAL, EMPRUNTÉ À LA FORD FALCON.



HENRI, LE PROPRIÉTAIRE

La concession Ford de Soissons, dans Aisne, était implantée à cinq minutes à peine de mon école. Un vrai paradis, dans les années 1960, pour un gamin fasciné par l'automobile. J'en ai amassé, des catalogues ! Et ces beaux autocollants célébrant les victoires de la GT40 au Mans entre 1966 et 1969... On y croisait aussi, à l'entretien, quelques Mustang vendues neuves dans la région. Dont un splendide Fastback High Performance qui écumait les rallyes du Nord et dont mon père assurait l'assistance. Et pour cause, cette fameuse concession, c'était la sienne ! Voilà comment le gamin que j'étais s'est retrouvé propriétaire de sa première Mustang en 1984, à l'âge de 22 ans : un coupé GT 1966 blanc d'origine française. Deux cabriolets l'ont rapidement rejoint, dont ce 1964 1/2 Dynasty Green, arrivé des États-Unis au début des années 1970. J'ai également eu la chance, en revendant le coupé et le second cabriolet, de pouvoir m'offrir une Shelby GT500 1967. Un monstre de puissance qui m'a toutefois coûté deux moteurs... Non sans un pincement au cœur, je l'ai revendue pour me consacrer à fond à mon cabriolet fétiche, au volant duquel j'ai parcouru près de 200 000 km en 37 ans ! Mes deux progénitures sont même revenues de la maternité à son bord. Je ne me lasserai jamais de sa ligne, sublime d'équilibre, ni de sa formidable douceur de conduite. Mustang un jour, Mustang toujours !





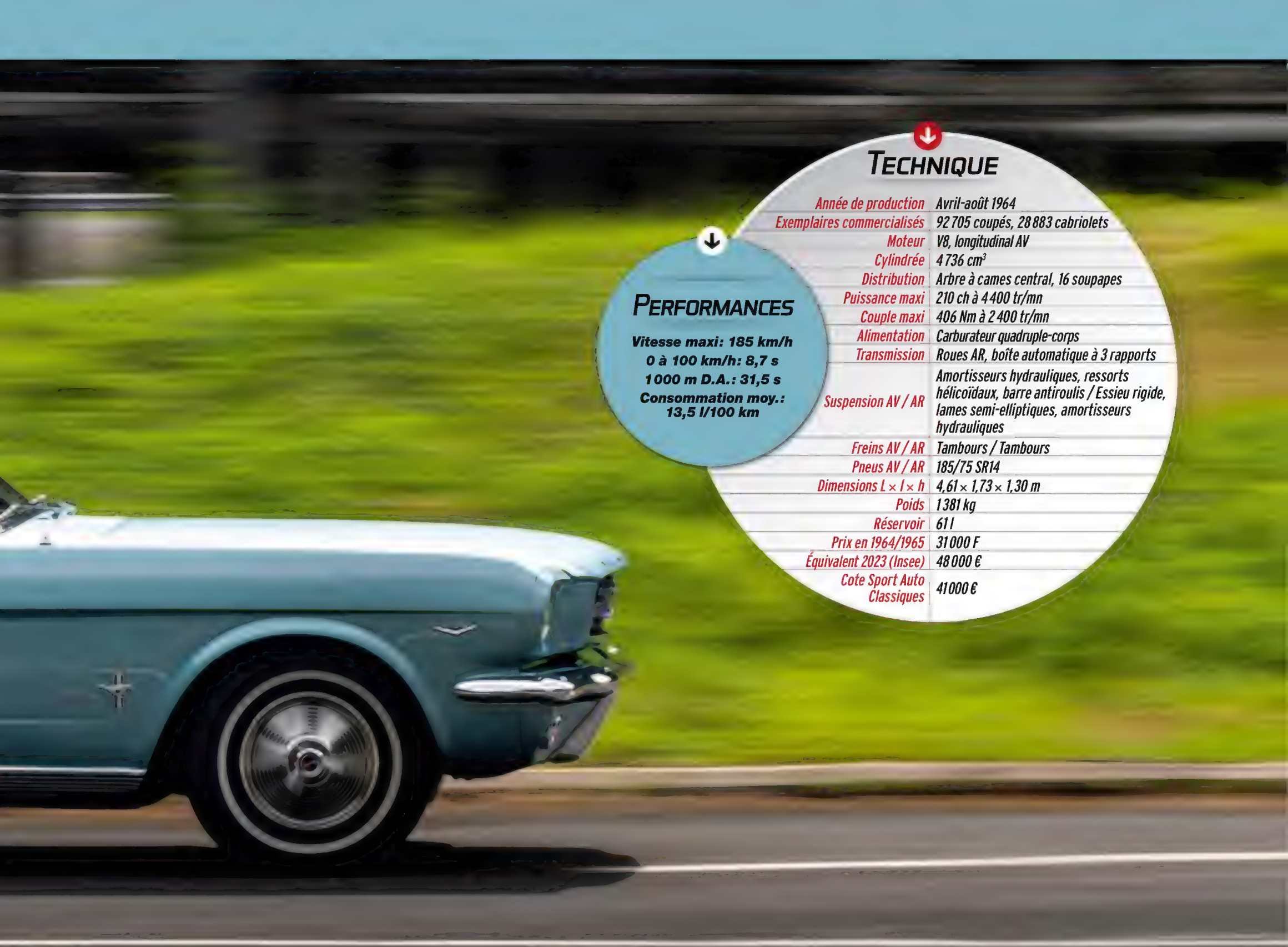
ON SE RÉGALE DE CE 8-CYLINDRES, d'une souplesse et d'une discrétion à faire pâlir une Rolls-Royce...



fois la présence d'une autre option de choix: l'assistance au freinage, bien utile pour soulager le mollet et limiter les blocages intempestifs des quatre tambours... Terminons le tour du propriétaire par les places arrière, accessibles en basculant les dossiers avant. Deux adultes y logent sans encombre, en dépit d'un espace aux jambes un tantinet restreint. Et d'un tunnel de transmission pour le moins proéminent! Nonobstant, difficile de sombrer dans la claustrophobie, d'autant que quelques secondes suffisent, via le petit interrupteur à l'extrême gauche de la planche de bord, pour



MAGNIFIQUEMENT RESTAURÉ, CE V8 289 CI «CODE D» (210 CH) EST ÉQUIPÉ D'UNE SIMPLE DYNAMO, SPÉCIFIQUE AUX MUSTANG DITES «64 1/2»: CELLES PRODUITES ENTRE AVRIL ET AOÛT 64. AVANT L'AVÈNEMENT DU MODÈLE 65, DONC, POURVU D'UN ALTERNATEUR.



PERFORMANCES

Vitesse maxi: 185 km/h
0 à 100 km/h: 8,7 s
1000 m D.A.: 31,5 s
Consommation moy.:
13,5 l/100 km

TECHNIQUE

| | |
|-----------------------------------|--|
| Année de production | Avril-août 1964 |
| Exemplaires commercialisés | 92 705 coupés, 28 883 cabriolets |
| Moteur | V8, longitudinal AV |
| Cylindrée | 4 736 cm ³ |
| Distribution | Arbre à cames central, 16 soupapes |
| Puissance maxi | 210 ch à 4 400 tr/mn |
| Couple maxi | 406 Nm à 2 400 tr/mn |
| Alimentation | Carburateur quadruple-corps |
| Transmission | Roues AR, boîte automatique à 3 rapports |
| Suspension AV / AR | Amortisseurs hydrauliques, ressorts hélicoïdaux, barre antiroulis / Essieu rigide, lames semi-elliptiques, amortisseurs hydrauliques |
| Freins AV / AR | Tambours / Tambours |
| Pneus AV / AR | 185/75 SR14 |
| Dimensions L x l x h | 4,61 x 1,73 x 1,30 m |
| Poids | 1 381 kg |
| Réservoir | 61 l |
| Prix en 1964/1965 | 31 000 F |
| Équivalent 2023 (Insee) | 48 000 € |
| Cote Sport Auto Classiques | 41 000 € |

faire profiter l'assemblée d'un beau ciel bleu. Une ou deux minutes encore pour « bouton-pressionner » le couvre-capote, et à nous les belles petites routes d'Ile-de-France, bercés par le doux ronronnement du V8...

HYMNE NATIONAL

Quel plus beau moment, pour un adepte de l'*American way of life*, que le réveil d'un bon vieux V8 culbuté? Le deuxième hymne national des États-Unis, après le très solennel *Star-Spangled Banner*. 289 cubic inches, cela représente, sur le Vieux Continent, une confortable cylindrée de 4,7 l. Il s'agit pourtant d'un *small block*

aux yeux des Yankees. Arbre à cames central, carburateur à quatre corps et 210 ch SAE au crédit de notre « Code D » (contre 164 ch pour le V8 260 ci/4,2 l « Code F » de base): pas de quoi décorner un bison, sachant que la Mustang tutoie les 1 450 kg avec le réservoir plein (61 litres) et deux cow-boys bien nourris à bord... On se régale pourtant de ce huit-cylindres, d'une souplesse (aucune vibration) et d'une discrétion à faire pâlir une Rolls-Royce. Trop silencieux même (« vleur-vleu-vleu » !) aux oreilles de certains propriétaires, tentés de remplacer la simple ligne d'échappement d'origine par

un modèle double, histoire de profiter en stéréo d'une sonorité qui correspond davantage, dans l'inconscient collectif, à l'esprit d'un V8 *made in USA*. L'option GT, proposée à partir du millésime 1965 au crédit du V8 4,7 l, permettait d'ailleurs d'impressionner davantage le voisinage grâce à ce type d'instrument. Mais dans le cas du cabriolet, nul besoin d'en faire des tonnes. Brûler la gomme au grand prix des feux tricolores? Vulgaire! Même si ses chronos n'ont rien de ridicules, aujourd'hui comme à l'époque... Avec ses 402 Nm de couple à 2 400 tr/mn et sa boîte automatique à trois rap-

ports, cette Ford se conduit « à la cool », sur un filet de gaz et d'une seule main sur le cerceau. Un délice. Douce, mais très floue autour du point milieu et peu communicative, la direction surmultipliée n'incite de toute façon pas à envoyer du bois. Pas plus que la suspension d'ailleurs, bâtie autour d'un essieu arrière rigide et de lames de ressort semi-elliptiques, déjà considérés comme des antiquités au début des sixties... Tant que le revêtement ressemble à un billard, le maintien de caisse et le confort restent tout à fait acceptables. Mais lorsque l'on cherche à conduire plus sportivement, ➤



LARGE ET PROFOND POUR UN CABRIOLET, LE COFFRE PERMET SANS MAL DE PARTIR EN VACANCES AVEC ARMES ET BAGAGES, MALGRÉ LA PRÉSENCE DE L'IMPOSANTE ROUE DE SECOURS.



à plus forte raison sur une route moins entretenue, la voiture tangué, talonne, rebondit et se déhanche du postérieur, comme la vulgaire Falcon qui lui a prêté ses trains roulants. Une sensation de flottement accentuée, sur le cabriolet, par une caisse forcément moins rigide que celle du coupé. Avec ses suspensions rustiques et ses prises de roulis parfois caricaturales, la Mustang n'est donc pas en mesure de suivre une Jaguar Type E,

sa plus sérieuse rivale européenne au milieu des années 1960, bien mieux lotie côté liaisons au sol. Il s'agit donc d'adopter, avec ce sage cabriolet, un style de conduite en relation avec son statut de grand tourisme. Une voiture élégante, rapide pour son âge et toujours prête à dresser son capot au-dessus de la ligne d'horizon d'une simple caresse sur l'accélérateur, mais qui supporte difficilement les mauvaises manières... ■

L'AVIS DE... THIERRY RÉAUBOURG

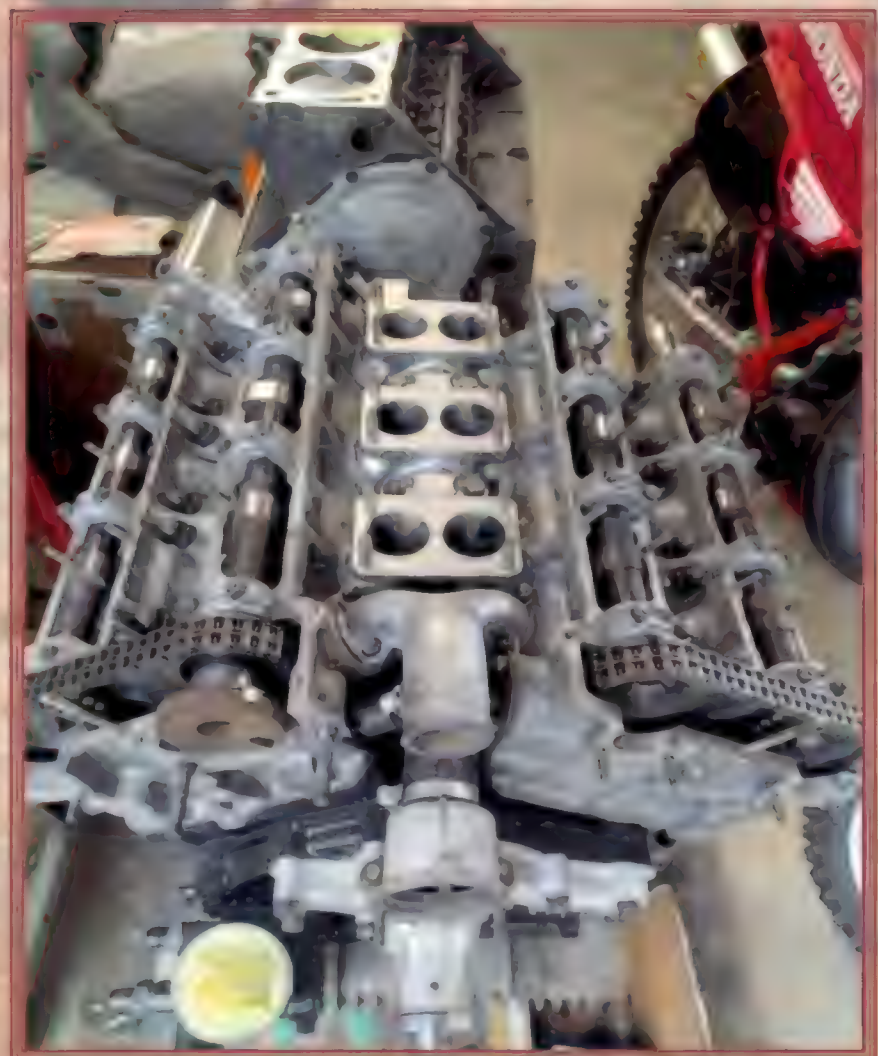
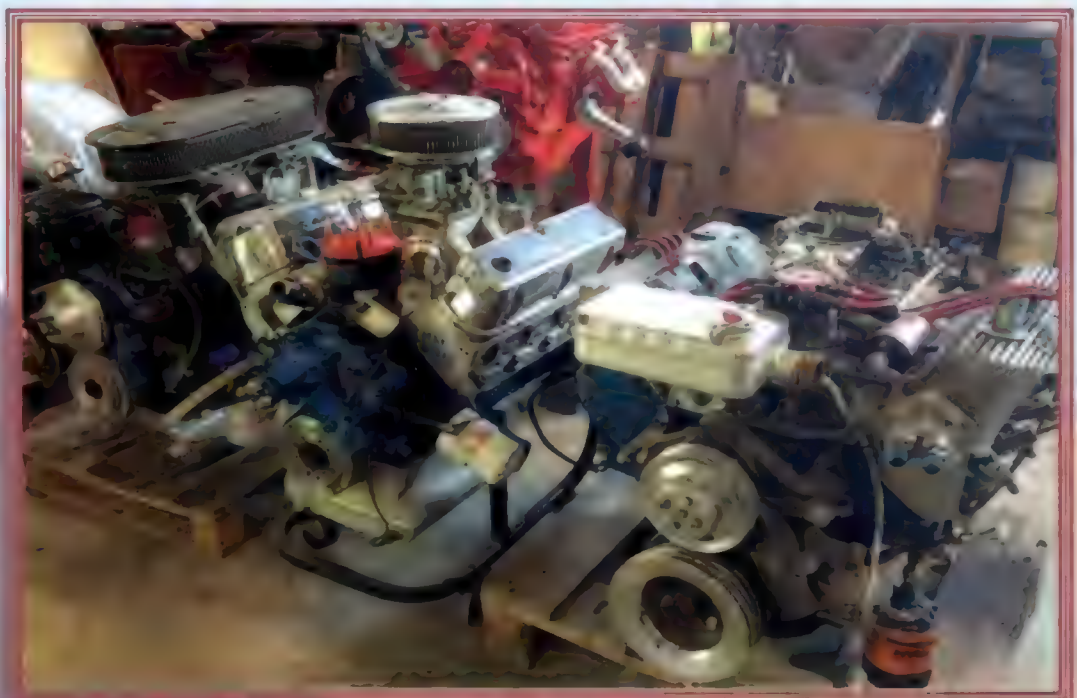


Nanti du V8 4,7 l à la souplesse légendaire, de la boîte automatique et de la direction assistée, le cabriolet Mustang incarne à merveille l'Américan way of life. La voiture idéale pour les balades le coude à la portière. Mais de sport, point question. Suspensions mollassonnes, direction surmultipliée, manque de rigueur de l'essieu arrière et freinage « léger » : mieux vaut s'abstenir de bousculer ce bel étalon...

Alternative Cars

**RESTAURATIONS - RÉPARATIONS - ENTRETIEN
PIÈCES DÉTACHÉES - PRÉPARATIONS MOTEURS**

Tél. : 06 07 52 45 33



VENTE, IMPORTATION, RECHERCHE PERSONNALISEE

www.alternativecars.fr - contact@alternativecars.fr

**ESSAI: FORD MUSTANG COUPÉ 289 CI (1965)**

DU PRÊT À PORTER

Avec un million de clients séduits en seulement deux ans et six mois (record!), le coupé de première génération est l'archétype de la sportive de grande série. Une interminable liste d'options permettait toutefois de se concocter un modèle quasi unique...



« SUR MESURE »...





Alors que la Mustang n'est commercialisée que depuis le 17 avril (121 538 voitures livrées en cinq mois!), le mois d'août 1964 marque déjà l'arrivée du millésime 1965. Non sans son lot d'évolutions techniques et d'options inédites, à l'instar du GT Equipment Group (freins avant à disques, suspension renforcée, double ligne d'échappement, instrumentation à cadrans circulaires, antibrouillards dans la calandre, bandes de bas de caisse) ou de l'intérieur Decor Group, avec sa célèbre sellerie «pony»

ornée de chevaux galopants. Ford se paye même le luxe de proposer une troisième carrosserie, venant s'ajouter au coupé hardtop et au cabriolet: le splendide fast-back 2+2. Nonobstant ces ajustements, à seulement 2 320 \$, le coupé d'entrée de gamme se contente toujours du modeste 6-cylindres en ligne (porté de 2,8 à 3,3 l et de 170 à 200 ch), de la laborieuse boîte manuelle à 3 rapports et de freins à tambours aux quatre roues. Tous les autres équipements (boîte manuelle à quatre rapports ou automatique, direction assistée, freins à disques, climatisation, radio, feux de recul, compte-tours,

console, ceintures et bien d'autres) restent facturés en supplément. Idem s'agissant des différentes variantes du V8 289 ci «Challenger» (4,7 l). 105 \$ sont ainsi nécessaires pour s'offrir le «Code C» de 200 ch (qui remplace l'ancien V8 260 ci «Code F» de 184 ch), 158 \$ pour le «Code A» développant 225 ch (successeur du 289 ci «Code D» de 210 ch) et 276 \$ pour le puissant et aujourd'hui très rare «Code K» High Performance de 271 ch, nouveau fer de lance de la gamme. Autres petites évolutions, moins visibles celles-là: l'abandon de la dynamo au profit d'un plus efficace alternateur,

un nouveau capot sans pli de retour dans les angles, un plus grand lettrage sur les ailes, un siège passager désormais réglable longitudinalement et un ventilateur de chauffage passant de deux à trois vitesses.

LA BANQUETTE, C'EST CHOUETTE

Avec une telle variété de motorisations et d'équipements, il est finalement difficile de dénicher deux Mustang rigoureusement identiques, malgré les centaines de milliers d'exemplaires produits. 409 260 précisément pour le millésime 1965. Si la boîte automatique reste majoritaire

**Avec une telle variété de motorisations et d'équipements, il est
DIFFICILE DE DÉNicher DEUX MUSTANG
RIGOREUSEMENT IDENTIQUES,
malgré les 409 260 coupés produits en 1965**

APPARUES EN OPTION
POUR LE MILLÉSIME 1965,
LES ÉLÉGANTES STYLED
STEEL WHEELS (« JANTES
EN ACIER STYLISÉES »),
RÉSERVÉES AUX MUSTANG
V8 ET FACTURÉES 119 \$,
ONT CONNU UN GRAND
SUCCÈS JUSQU'EN 1966.





QUELQUES PETITES ENTORSES À L'ORIGINE À BORD DE CE COUPÉ: L'AUTORADIO MODERNE, BIEN SÛR, MAIS AUSSI LE COMBINÉ D'INSTRUMENTATION PROVENANT D'UN MODÈLE 1966. VOIRE D'UNE MUSTANG GT, QUI DISPOSAIT DÉJÀ DE CES COMPTEURS UN AN PLUS TÔT.

● cette année-là, avec 63 % des voitures équipées, les authentiques GT (gare aux copies!) ne représentent que 2,7 % de la production, alors que le bel intérieur «pony» (107 \$) a embelli à peine 10 % de la production. Les freins avant à disques (57 \$), quant à eux, n'équipent que 4,4 % d'entre elles! Le coupé blanc Wimbledon illustré dans ces pages fait partie de ces heureuses Mustang 65 à «ralentir» un peu mieux que la moyenne. Elle profite également de deux options peu communes: la climatisation, qui coûtait une petite fortune à l'époque (277 \$), ainsi que l'originale banquette avant (24 \$). Notez également la présence

du volant Deluxe en vrai bois d'arbre en plastique (31 \$), plus sexy que celui en bakélite noire de série... L'instrumentation à cinq cadrans, en revanche, n'est pas d'origine (normalement horizontale, comme celle du cabriolet essayé dans les pages qui précèdent). Notre coupé «standard» a chipé la sienne à une Mustang livrée avec le pack GT (comme les antibrouillards sur la calandre d'ailleurs), voire à un modèle 1966, année où Ford imposera les compteurs circulaires de série. Plus esthétiques, ceux-ci permettent surtout de profiter de jauges (niveau de carburant, pression d'huile, charge de la bat-

terie et température d'eau) beaucoup plus lisibles. Mais toujours pas d'un totaliseur journalier...

FORCE TRANQUILLE

S'asseoir sur une large banquette à l'avant d'une voiture dite «de sport», voilà qui n'est pas banal. Las, à l'instar des sièges individuels de série, elle n'offre aucun maintien et glisse comme une toile cirée. Fichu skaï! Toujours pas de réglages pour l'inclinaison du dossier par ailleurs... Mais puisqu'elle dispose d'un large accoudoir central, autant s'en servir pour ne pas finir collé-serré avec son invité(e) dans les virages. L'assise monobloc oblige toutefois le

passager à s'accommoder de la position de conduite du conducteur, généralement assez proche du volant, non réglable, pour ne pas avoir à tendre les bras. Doté d'une simple ligne d'échappement, notre 289 «Code A» de 225 ch, surmonté d'un carburateur Autolite quadruple corps, s'ébroue au quart de tour, aussi discrètement que son compère de 210 ch animant le cabriolet vert (qui a dit bleu?) essayé précédemment. Le décollage est lui assuré en douceur, les trois rapports de la transmission automatique déroulant là encore leur partition sans le moindre à-coup. Les 15 ch supplémentaires et le taux de compression relevé de ●



ON TROUVE D'AVANTAGE DE PONEYS GALOPANTS QUE DE LOGOS FORD À BORD DE LA MUSTANG, OÙ LE CÉLÈBRE EMBLÈME EST REPRÉSENTÉ AU CENTRE DU VOLANT COMME SUR LA BOÎTE À GANTS. AVEC L'OPTION DECOR GROUP, ON EN TROUVE MÊME DES TROUPEAUX ENTIERES SUR LE HAUT DES SIÈGES...



FIGURANT PARMI LES OPTIONS LES PLUS COÛTEUSES EN 1965 (10 % DU PRIX D'UN COUPÉ DE BASE), LA CLIMATISATION NE PASSE PAS INAPERÇUE À BORD... IL S'AGIT HÉLAS D'UN ÉQUIPEMENT ASSEZ COMPLIQUÉ À FAIRE FONCTIONNER AVEC LES GAZ D'AUJOURD'HUI SANS PROCÉDER À QUELQUES ADAPTATIONS.



SEULEMENT 14905 DES 409260 COUPÉS PRODUITS EN 1965 ONT BÉNÉFICIÉ DE LA BANQUETTE AVANT OPTIONNELLE. SON LARGE ACCOUDOIR CENTRAL EMPÊCHE DE GLISSER SUR LE SKAI COMME UN PET SUR UNE TOILE CIRÉE...

CONTRAIREMENT AU FASTBACK, CONSIDÉRÉ COMME UNE 2+2, LE COUPÉ HARDTOP PREND SOIN DE SES INVITÉS INSTALLÉS À L'ARRIÈRE. L'ACCÈS EST FACILITÉ PAR LE BASCULEMENT PLUTÔT GÉNÉREUX DES DOSSIERS AVANT.

PERFORMANCES

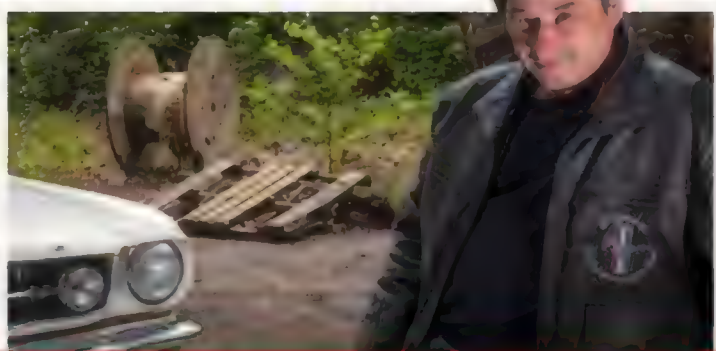
Vitesse maxi: 190 km/h
0 à 100 km/h: 8 s
1 000 m D.A.: 30,5 s
Consommation moy.: 14 l/100 km

TECHNIQUE

| | |
|----------------------------|--|
| Année de production | Août 1964-août 1965 |
| Exemplaires commercialisés | 409 260 coupés, 77 079 Fastback, 73 112 cabriolets |
| Moteur | V8, longitudinal AV |
| Cylindrée | 4 736 cm ³ |
| Distribution | Arbre à cames central, 16 soupapes |
| Puissance maxi | 225 ch à 4 800 tr/mn |
| Couple maxi | 414 Nm à 3 200 tr/mn |
| Alimentation | Carburateur quadruple-corps |
| Transmission | Roues AR, boîte automatique à 3 rapports |
| Suspension AV / AR | Amortisseurs hydrauliques, ressorts hélicoïdaux, barre antirollis / Essieu rigide, lames semi-elliptiques, amortisseurs hydrauliques |
| Freins AV / AR | Disques (option) / Tambours |
| Pneus AV / AR | 185/75 SR14 |
| Dimensions L x l x h | 4,61 x 1,73 x 1,30 m |
| Poids | 1 331 kg |
| Réservoir | 61 l |
| Prix en 1964-1965 | 27 000 F |
| Équivalent 2023 (Insee) | 41 700 € |
| Cote Sport Auto Classiques | 29 000 € |



NE VOUS FIEZ PAS À SON ACCASTILLAGE DE SHELBY, PETITE ENTORSE À L'ORIGINE: CE V8 N'EST PAS LE FAMEUX BLOC HIGH PERFORMANCE DE 271 CH, MAIS LE BLOC INTERMÉDIAIRE DE LA GAMME EN 1965, TOUT DE MÊME BIEN LOTI AVEC SON CARBURATEUR À QUATRE CORPS ET SES 225 CH.



MARC, LE PROPRIÉTAIRE

La Mustang, c'est l'icone de ma jeunesse. Celle qui me faisait rêver sur grand écran (Le Gendarme de Saint-Tropez, Un homme et une femme, Bullitt) et que j'imaginai conduire un jour en imitant son V8, lorsque je jouais avec ses répliques signées Solido, Matchbox ou Dinky-Toys. Cette idée d'en posséder une ne m'a jamais quitté et c'est en 1995, lorsque j'ai décidé d'arrêter la cigarette, que j'ai franchi le pas. Je me suis rendu compte qu'avec le budget que je consacrais à fumer deux paquets par jour, je pouvais largement me payer l'assurance et la location d'un box ! Voilà comment je me suis retrouvé propriétaire d'un coupé de 1965 rouge, équipé du pack GT mais aussi de la boîte manuelle à 3 vitesses (les deux n'étaient pas incompatibles, ndlr), à l'étagement disons... curieux. Je l'ai conservée une dizaine d'années, avant de craquer en 2010 pour ce coupé blanc, que des amis m'ont déniché à vil prix aux Pays-Bas. Certains accastillages ne sont pas d'origine et la carrosserie a besoin d'un bon lifting, mais une bonne révision mécanique a suffi pour qu'elle reprenne la route. Elle suit désormais sans mal ses congénères, souvent bien plus jeunes, lors des sorties organisées par le club Mustang Passion France, qui accepte toutes les Mustang de 1964 à nos jours.

9:1 à 10:1 par rapport au V8 «Code D» ne sont d'ailleurs guère perceptibles, le régime permettant d'obtenir le couple maxi (414 Nm tout de même) ayant été relevé de 2400 à 3200 tr/mn. Ce coupé incite donc, lui aussi, à adopter une conduite coulée, même si un bon kick-down permet, au besoin, de profiter d'un franc coup de collier. Le capot se dresse alors au-dessus de la ligne d'horizon, la voix du 4,7 l se fait plus rauque (mais jamais féroce) et les distances entre les virages paraissent soudainement plus courtes. N'oublions pas que cette américaine peut tout de même accrocher les 190 km/h... On se laisserait donc volontiers griser si la direction assistée (185 \$ de plus sur notre bon de commande) n'était pas aussi légère et avare en information. Un flou artistique amplifié par des pneus

à flanc haut (Maxxis MA-1 sur notre auto), si souples que leur seule option est de se coucher sous la jante en hurlant de douleur dans les ronds-points. Même si le sous-virage s'amenuise nettement avec des gommes de meilleure qualité (Michelin WXW ou Vredestein Sprint Classic par exemple), la vigilance et la concentration s'imposent toujours à rythme soutenu, les coups de raquette de l'essieu arrière rigide comme les amples mouvements de caisse pouvant déséquilibrer la Mustang sur un mauvais revêtement ou lors de brusques changements d'appui.

SPORTIVE CACHÉE

Les disques à l'avant ? Toujours mieux que quatre tambours... Reste que faute d'assistance, il faut un solide jarret pour ralentir la bête, tout en veillant à doser



CE COUPÉ INCITE LUI AUSSI À ADOPTER UNE CONDUITE COULÉE, même si un bon kick-down permet, au besoin, de profiter d'un franc coup de collier



correctement la pression sur la pédale pour éviter les blocages intempestifs. Pas évident quand on a décidé de voir ce que ce cheval a vraiment dans le ventre et que les obstacles vous sautent plus vite que prévu au visage... D'autant que ces disques, non ventilés, sont sujets à l'échauffement en cas d'utilisation sévère. Ces défauts n'ont pas empêché la Mustang de faire bonne figure en rallye et sur piste à l'époque, notamment dans l'Hexagone. Trois coupés Ford se sont même placés aux trois premières places du Tour de France Auto en 1964. Sa première victoire

officielle en compétition. Les américaines, préparées par le Britannique Alan Mann, disposaient cependant, entre autres améliorations, de liaisons au sol sérieusement modifiées, d'un pont 9 pouces (contre 8 pouces d'origine) et d'un V8 4,7 L «high performance» quelque peu préparé, sur le modèle de celui qui animait la première Ford GT40 et certaines Cobra. Mon petit doigt me dit d'ailleurs que nous pourrions reparler très prochainement de ces brillantes Mustang «TDF» dans *Sport Auto Classiques*. Mais chut, il s'agit paraît-il d'un secret... ■

L'AVIS DE... THIERRY RÉAUBOURG



Même si son comportement routier parfois brouillon et sa finition intérieure un rien désinvolte ne sont pas à la hauteur de son apparence chic et sportive, la Mustang, même calibrée pour le cruising (V8 «sage», boîte auto et direction assistée), reste une voiture rapide et diablement attachante. Ne serait-ce que pour la formidable souplesse et la sonorité typique de sa mécanique. Une voiture de collection taillée pour bouffer du kilomètre...



ÉDITS PHOTOS : ©CLEMACS.PHOTOS



**VOTRE RÉFÉRENCE POUR LA RESTAURATION ET LA RÉPARATION DE
VÉHICULES TOUTES MARQUES AU MANS.**



DAMY CARROSSERIE
LIGNE DROITE DES HUNAUDIÈRES
72230 RUAUDIN

CERTIFICATION ALUMINIUM & MULTI MATÉRIAUX
AUDI, PORSCHE ET TESLA

☎ 02 43 84 37 01
📱 @DAMYCARROSSERIE
WWW.DAMYCARROSSERIE.COM



ESSAI : MUSTANG FASTBACK (1966)

CHERRY ON THE

La Ford Mustang, c'est une star en collection. Mais quand cette dernière cumule les options les plus prisées, c'est une méga star. La crème de la crème. L'entremet avec nappage chocolat et supplément chantilly sublimé ici par sa couleur rouge cerise.



CAKE



C

revons l'abcès tout de suite, avant que les spécialistes ne m'étripent: je n'y connais rien, ou presque, en Mustang. Mais je me soigne! Du moins j'essaie. Je sais qu'il y a trois carrosseries, qu'elle est motorisée par un 6-cylindres en ligne ou un V8

et qu'elle est née en 1964. Je sais aussi que tout le monde l'aime. Même moi, pourtant plus intéressé par les sportives européennes que par les gros cubes américains, j'ai fini par succomber, bien qu'il m'ait fallu d'abord rencontrer quelques spécimens de l'espèce. Aujourd'hui, j'avoue volontiers que la Mustang est l'ancienne





La Mustang
fête ses 60 ans!



① parfaite. Utilisable, facile d'entretien, dépayssante et connue de tous, même de ceux qui ne s'intéressent pas vraiment à l'automobile. Mais il y a tellement de versions, de spécifications de moteurs et d'options, que j'en perds mon latin. Comme tout le monde, je ne suis pas vraiment original si je vous dis préférer la carrosserie Fastback 2+2, aussi appelée Sportsroof. Si c'est bel et bien cette version à l'arrière profilé, apparue en fin d'année 1964 qui a contribué à faire de la Mustang une véritable légende, elle fut pourtant boudée les premiers temps. Mais l'apparition d'une GT

de 1968 dans le film *Bullit*, avec au menu une poursuite de presque 11 minutes dans les rues de San Fransisco, a immédiatement propulsé la Fastback au sommet.

À LA CARTE!

Cette fois, mon âme de compétiteur va être comblée. Car l'ami Thierry, journaliste et grand connaisseur de Mustang, à qui je dois l'organisation de ce reportage, m'a réservé un modèle de choix: une GT Hi-Po avec toutes les options qui vont bien. Si comme moi vous n'êtes pas un « Mustang addict », ce jargon de spécialiste, pourtant d'une

importance capitale, semble écrit dans une autre langue. Explication. Pour atteindre un prix plancher, le modèle de base de la Mustang était à l'époque dénué de tout artifice, laissant libre cours au choix des options et packs en tout genre, mais surtout à l'épaisseur du portefeuille de celui qui signait le bon de commande. Même pour remplacer le 6-cylindres en ligne par un V8, il fallait rajouter quelques dollars! Après réflexion, j'en veux un peu moins à ceux qui aujourd'hui foulent aux pieds le respect de l'origine en équipant leur modèle de collection comme ils

auraient aimé le commander dans une concession de l'Oncle Sam. Après tout, la Mustang est une affaire de personnalisation. Et il faut ajouter à cela les spécificités liées au marché, c'est-à-dire aux véhicules vendus sur le territoire américain ou à ceux destinés à l'export. Car le continent européen, qui plus est la France, a des attentes spécifiques. L'infrastructure routière est différente de celle des États-Unis. On n'y paye pas le carburant le même prix et le conducteur a l'habitude d'une tenue de route, disons, plus affûtée. Une Mustang importée par Ford France à l'époque est donc bien différente de celle traversant l'Atlantique aujourd'hui. Résultat, il n'y a pas deux Mustang pareilles. Voilà une bien longue introduction, j'en conviens. Mais celle qui se présente à moi est un authentique modèle importé par Ford France ②

L'APPARITION D'UNE GT DE 1968 DANS LE FILM *BULLIT* A IMMÉDIATEMENT PROPULSÉ LA FASTBACK AU SOMMET



LE MODÈLE GT, DISPONIBLE
SUR LES TROIS CARROSSERIES,
NE SE LIMITE PAS À UNE POIGNÉE
DE LOGOS ET QUELQUES
AUTOCOLLANTS. SUSPENSION
RAFFERMIE, DIRECTION PLUS
DIRECTE ET FREINS À DISQUES
SONT ÉGALEMENT AU MENU.





La Mustang
fête ses 60 ans!



L'INTÉRIEUR LUXURY INCLUT DES PANNEAUX DE PORTES PLUS COSSUS ET DES GARNISSAGES DE SIÈGES PLUS TRAVAILLÉS QUE SUR LES MODÈLES DE BASE.



LA BANQUETTE RABATTABLE PERMET DE TRIPLER LE VOLUME DE COFFRE.

en 1966, avec une interminable liste d'options d'époque. C'est vous dire si cette Fast-back est exceptionnelle.

RACING INSIDE

Commençons par le modèle GT. Si beaucoup de collectionneurs n'installent que les logos, le *stripping* en bas des portes et les antibrouillards dans la calandre, le package est

LE RALLY PAC PROPOSE UNE MONTRE ET UN COMPTE-TOURS IMPLANTÉS DE CHAQUE CÔTÉ DU VOLANT. MAIS AVEC L'OPTION MOTEUR HI-PO, LA ZONE ROUGE EST DÉPLACÉE À 8000 TR/MN AU LIEU DE 6000 TR/MN.

bien plus intéressant que de simples modifications visuelles. Disponible sur les trois carrosseries, il comprend également un double échappement avec des trompettes en sortie, mais surtout une direction plus directe, des disques de freins à l'avant et une suspension plus ferme et plus basse. Et là, l'amateur de sportives européennes applaudit des deux mains. D'autant que les versions importées profitent de quelques renforts de châssis bien appréciables. Mais là où le fou du chrono, le dingue du talon-pointe, le mordru des hauts régimes est comblé, c'est bien avec

le modèle Hi-Po, ou High Performance, ou encore Code K. C'est ce moteur qui servit de base aux AC et aux GT40 de Carroll Shelby. Rien que ça! Et ce dernier vaut à lui seul l'achat de cette Mustang. Car ceux qui trouvent, à raison, le pur-sang de Dearborn pas assez nerveux changeraient immédiatement d'avis rien qu'en auscultant la fiche technique. Rapport de compression de 10,5 à 1, carburateur quatre corps, pistons, bielles et culbuteurs renforcés, vilebrequin équilibré... Un vrai moteur de course. Pourtant, au démarrage, le son rauque se fait quand même assez



LA GT PROFITE D'UNE SUSPENSION RAFFERMIE. FINI LE BATEAU QUI TANGUE À CHAQUE PRISE DE VIRAGE ET QUI PLONGE À CHAQUE FREINAGE. ET LE CONFORT RESTE CORRECT.



discret. Mais ce V8 pourtant plus pointu enroule sur le couple dès les plus bas régimes avec autant de facilité que n'importe quel autre bloc. En revanche, dès que la pédale de droite s'enfonce, il se révèle. Plein à mi-régime, il propulse les 1340 kg avec vigueur et une franche poussée est ressentie jusque dans les reins. Mais surtout, il semble ne jamais s'essouffler. Car c'est à 6000 tr/mn qu'il donne tout ce qu'il a. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle le compte-tours lui est spécifique, avec une zone rouge fixée à 8000 tr/mn au lieu de 6000 tr/mn. Sur le vieux

circuit vallonné et bosselé de Montlhéry, la Mustang n'a plus du tout l'air d'un bateau qui se cherche entre tangage et roulis, propre à cruiser le coude à la portière. Le châssis, bien maintenu, encaisse sans broncher les épingles comme les courbes rapides sans perdre pied au moindre cahot. Le freinage se veut quant à lui rassurant et un peu plus endurant que les simples tambours du modèle de base. Avec cette mécanique et ces trains roulants, la transformation de la Mustang est incroyable. Ce n'est simplement plus la même voiture! Je n'ai plus envie de barboter le long d'une départementale

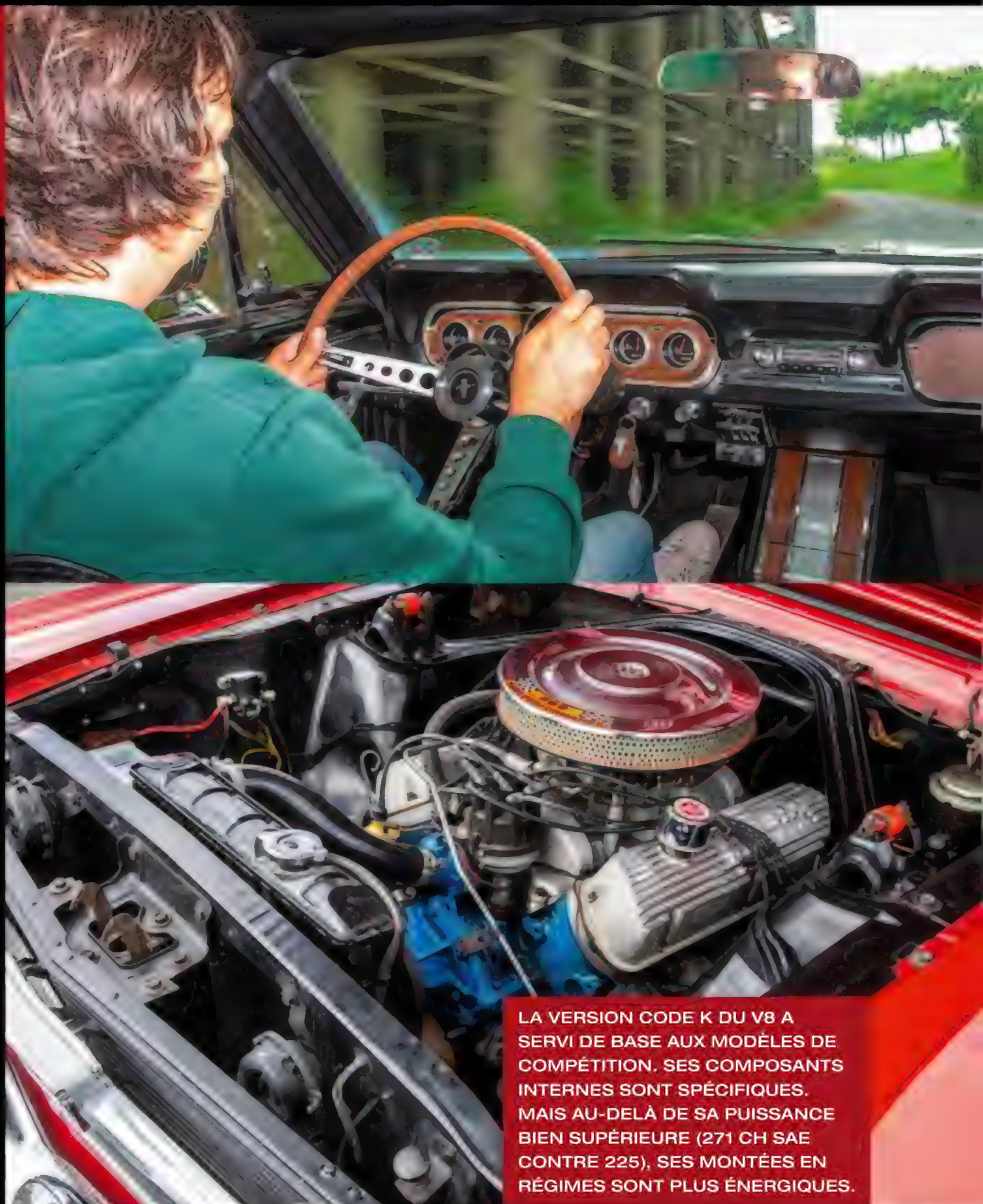
sur un filet de gaz bercé par le V8 grommelant. Avec cette GT Hi-Po, je n'ai qu'une envie: attaquer le circuit le couteau entre les dents et m'extirper de chaque virage dans un panache de fumée.

SPORT À LA COOL

Pourtant, cette Mustang ainsi dévergondée reste tout à fait apte à jouer les paisibles. Car pour satisfaire l'amateur de luxe et de détails, il y a l'option Rally Pac inclus dans le Pack GT, avec sa console centrale et ses deux originaux cadrans, montre et compte-tours, situés de part et d'autre du volant. Mais il

y a aussi l'intérieur Luxury avec sièges et volant spécifiques, garnissage en vinyle, panneaux de porte plus cosus et poignées d'ouverture de type «pistolet». J'oubliais le Security Pack qui offre des ceintures aux quatre places avec enrouleurs à l'avant, ou encore le Vibility Group avec essuie-vitres à 2 vitesses, rétroviseur réglable et basculément jour/nuits pour celui de l'intérieur. Quand on vous dit que la Mustang c'est une histoire d'options! Côté confort, rien à dire. À défaut d'un maintien en virage digne de ce nom, le moelleux de l'assise est total et la position de conduite

LA DIRECTION PLUS DIRECTE NE FACILITE PAS LES MANŒUVRES. MAIS C'EST UN RÉGAL AU VOLANT. LA MUSTANG S'INSCRIT AVEC PRÉCISION ET NE DONNE PAS L'IMPRESSION DE CHERCHER SA ROUTE SI L'ASPHALTE EST IRRÉGULIER.



LA VERSION CODE K DU V8 A SERVI DE BASE AUX MODÈLES DE COMPÉTITION. SES COMPOSANTS INTERNES SONT SPÉCIFIQUES. MAIS AU-DELÀ DE SA PUISSANCE BIEN SUPÉRIEURE (271 CH SAE CONTRE 225), SES MONTÉES EN RÉGIMES SONT PLUS ÉNERGIQUES.



GUILLAUME, LE PROPRIÉTAIRE

C'est la première voiture que je me suis achetée, alors que je n'étais encore qu'un tout jeune conducteur. J'ai toujours voulu une Mustang. C'était un rêve, et un pari, mais j'ai trouvé ce modèle exceptionnel, par son histoire autant que par ses options. Elle a fait quelques rallyes avec son premier propriétaire. D'où ses spécificités tournées vers la performance. J'ai d'ailleurs réussi à retrouver quelques photos qui attestent son passé sportif. Mais il a fallu entamer une grosse restauration. Aujourd'hui, c'est un objet rare, car les modèles disposant d'autant d'options d'origine, mais surtout importés par Ford France en 1966, se comptent sur les doigts d'une main. Et après presque quarante ans de vie commune, je ne m'en suis toujours pas lassé.

PERFORMANCES*

Vitesse maxi: 195 km/h
0 à 100 km/h: 8 s
1 000 m D.A.: 27,1 s
Consommation moy.:
17,8 l/100 km

*mesures Sport Auto

TECHNIQUE

| | |
|----------------------------|--|
| Années de production | 1965-1966 |
| Exemplaires commercialisés | 13 231 exemplaires (Hi-Po) |
| Moteur | V8, longitudinal AV |
| Cylindrée | 4736 cm ³ |
| Distribution | Arbre à cames central, 16 soupapes |
| Puissance maxi | 271 ch SAE à 6 000 tr/mn |
| Couple maxi | 42 mkg SAE à 3 400 tr/mn |
| Alimentation | Carburateur quadruple-corps Autolite |
| Transmission | Aux roues AR, manuelle, 4 vitesses |
| Suspensions AV / AR | Amortisseurs hydrauliques, ressorts hélicoïdaux, barre antiroulis / Essieu rigide, lames semi-elliptiques, amortisseurs hydrauliques |
| Freins AV / AR | Disques / Tambours |
| Pneus AV / AR | 6,95 x 14 |
| Dimensions L x l x h | 4,61 x 1,71 x 1,30 m |
| Poids | 1340 kg |
| Réservoir | 61 l |
| Prix en 1964 | 30 600 F |
| Équivalent 2023 (Insee) | 48 495 € |
| Cote Sport Auto Classiques | 75 000 € |



AVEC CETTE GT HI-PO, JE N'AI QU'UNE ENVIE:
ATTAQUER LE CIRCUIT LE COUTEAU ENTRE LES DENTS
ET M'EXTIRPER DE CHAQUE VIRAGE
DANS UN PANACHE DE FUMÉE



La Mustang
fête ses 60 ans!



plutôt bonne. Les plus exigeants auraient sûrement aimé une direction assistée ou une climatisation. Mais entre sport et confort, il faut parfois choisir. En revanche, à l'arrière, c'est une autre histoire. La Fastback porte bien son patronyme de 2+2. Il est difficile de s'y tenir droit pour les plus d'1,60 m. Ce ne sont clairement pas les meilleures places pour voyager, même si le catalogue

d'époque vante une ventilation propre à «diffuser un courant d'air frais continu» et un vitrage qui «laisse les bruits extérieurs à l'extérieur». En revanche, à deux, c'est le nirvana. D'autant que la banquette rabattable permet de tripler le volume de coffre. Comme quoi les Américains savent faire sportif et pratique. Alors, oui, pour ce mythe encanaillé, je craque complètement. ■

L'AVIS DE... JÉRÔME FOMBELLE



Cette Mustang pourrait bien avoir raison de mon amour pour les productions de Stuttgart. Je prenais déjà de plus en plus de plaisir à me faire bercer par le ronron du V8 avec ce fin et grand volant dans les mains et mon séant confortablement posé dans un large siège en cuir. Mais cette GT Hi-Po m'offre tout ce qui me manquait dès que l'envie me prenait d'accélérer un peu: un moteur rageur et un châssis répondant au doigt et à l'œil aux injonctions de son pilote. D'autant qu'en Fastback, elle a toujours un look aussi ravageur. Les murmures de son moteur sont toujours aussi envoûtants et, pour ne rien gâcher, la mécanique est fiable et facile à entretenir. Seul bémol, cette révélation ne m'apparaît que bien trop tard et les prix se sont déjà envolés! Mais pour ceux qui trouvent les allemandes sans âme, les françaises sous-motorisées, les italiennes et anglaises trop capricieuses, c'est la réponse parfaite.



AVEC SON ARRIÈRE EN PAN COUPÉ, LA FASTBACK A LA LIGNE LA PLUS SPORTIVE DES MUSTANG. TOUTEFOIS, SON SUCCÈS N'A PAS ÉTÉ IMMÉDIAT. MAIS SES NOMBREUSES APPARITIONS AU CINÉMA ONT CONTRIBUÉ À CRÉER LA LÉGENDE.



ASTON MARTIN V8 VANTAGE ROADSTER 4.7
SPORTSHIFT | 04/2010 | 45 500 KM | 426 CH



PORSCHE 997.2 CABRIOLET 3.8 CARRERA GTS PDK
02/2012 | 66 000 KM | 408 CH



RENAULT R5 TURBO 2
04/1984 | 109 000 KM | 160 CH



VOLKSWAGEN GOLF CABRIOLET 1.8 CLASSIC LINE
04/1993 | 103 540 KM | 112 CH



MASERATI COUPÉ 4.2 V8 GT
06/2005 | 21 500 KM | 390 CH



PORSCHE 991 3.8 CARRERA 4S PDK
09/2013 | 109 000 KM | 400 CH



RENAULT MEGANE III COUPÉ 2.0 T RS S&S
TROPHY | 02/2015 | 73 000 KM | 273 CH



ASTON MARTIN DB9 COUPÉ 5.9 V12 TOUCH-
TRONIC | 01/2011 | 95 000 KM | 476 CH



BMW Z4 E89 SDRIVE 35I LOUNGE PLUS BVA8
07/2013 | 54 000 KM | 306 CH

... encore plus d'automobiles sur foreverautomobile.fr



Forever
AUTOMOBILE

3, rue Joly de Bammerville 91460 Marcoussis - France
01 80 86 43 48 / contact@foreverautomobile.fr
Uniquement sur rendez-vous !





GUIDE D'ACHAT : FORD MUSTANG « MK 1 »

COTES & FIABILITÉ

UNE COTE D'AMOUR QUI N'EN FINIT PAS DE GRIMPER !

PAR JEAN-RÉMY MACCHIA



Production (1964-1973)
2988209 exemplaires

Difficile de trouver plus universellement mythique que cette américaine, aux origines pourtant modestes. Sa formule «organes de grande série dans une carrosserie sportive» lui a réussi ! Elle lui vaut aujourd'hui une cote d'amour qui monte en flèche. Mais toutes les versions ne se valent pas...

Phénomène rare: depuis 30 ans, la cote de cette auto aux origines plébéiennes ne cesse de grimper. Auprès des amateurs de sportives, son image se renforce. Sans doute que ses rôles de vedette sur grand écran alimentent aussi sa légende. À ce jour, elle reste la voiture qui, toutes générations confondues, cumule le plus grand nombre d'apparitions dans des films: 3838 ! Sans compter les centaines de publicités où elle a été vue...

Depuis les années 2000, les importations de Mustang anciennes des États-Unis vers l'Europe se sont multipliées. Elles arrivent par centaines, tous les ans, sur notre Vieux Continent. Et particulièrement en France, où les amateurs sont nombreux. Ce sont justement les «Mark 1», de première génération, qui sont les plus importées.

Dans le lot, il y a bien sûr les versions comparables à celles qui ont été vendues chez nous, c'est-à-dire des V8. Mais aussi les 6-cylindres qui, elles, n'ont jamais été commercialisées

par Ford France. Et qui, mécaniquement, sont peu enthousiasmantes, qu'il s'agisse de performances pures ou de plaisir ressenti. Le plus difficile avec ces autos qui traversent l'Atlantique est de s'assurer de leur état. Les exemplaires achetés sur photos réservent parfois les pires surprises: elles ont pu être joliment repeintes pour la vente, et révéler ensuite un très piteux état, aussi bien pour la mécanique que pour la carrosserie, avec une rouille dévastatrice qui attaque la structure.

Côté prix, la fourchette est exceptionnellement large: ça va de 15 000 à 400 000 € ! Tout dépend de la version. Moteur, transmission (une très pénible boîte manuelle à 3 rapports équipait les 6-cylindres et V8 de base), des options et des packs proposés par l'usine: Pack GT, Special Handling Package, Visibility Group ou Interior Decor Group, par exemple... Au final: un casse-tête. Mais si vous arrivez à trouver LE modèle que vous aimez, votre joie sera grande. Très grande. ■





UN DÉDALE DE VERSIONS : COMMENT VOUS Y RETROUVER

La Mustang ? Non : les Mustang ! La gamme est totalement éclatée entre de multiples versions. Comme sur toutes les américaines de l'époque, les modifications ont été constantes, tous les ans ! En plus, l'éventail de motorisations et de personnalisations a été exceptionnellement large.

La première silhouette qui s'impose à vous lorsque vous parlez de Mustang est celle des coupés hardtop, ceux du tout début, révélés lors de leur présentation grand public et grand spectacle le 17 avril 1964, après la conférence de presse du 13 avril au pavillon Ford de l'Exposition universelle de New York. C'est ce coupé originel qui sert de référence à toutes les Mustang qui vont suivre. En collection, le verdict est clair : les carrosseries les plus proches du modèle d'origine sont les plus cotées.

Très inégales en agrément

Même si vous êtes sous le charme de ce coupé américain, n'oubliez pas qu'il s'agit d'un modèle conçu au tout début des années 60, sur une base mécanique de berline Falcon étudiée, elle, à la fin des années 50 ! Le tout dans un pays où les conceptions techniques côté châssis commençaient à accuser un vrai retard sur ce qui se faisait en Europe ! Bref : l'auto agui-chante qui a ébloui vos yeux risque



**COUPÉ
HARDTOP 65**

MAGNIFIQUE
VERSION
D'ORIGINE, AVEC
SA SPORTIVITÉ
NATURELLE. MAIS
ATTENTION : SOUS
LE CAPOT, VOUS
POUVEZ AVOIR LE
MEILLEUR - UN
V8 RUGISSANT
- COMME LE
PIRE, À SAVOIR
UN MÉDIOCRE
6-CYLINDRES.

STEPHEN GOODAL ©2010 COURTESY OF RM AUCTIONS



COUPÉ HARDTOP 67

POUR LES MODÈLES 67, LA MUSTANG EST RESTYLÉE : CALANDRE PLUS AGRESSIVE ET POUPE REDESSINÉE ET CONCAVE. À BORD, LE RALLY PAC OPTIONNEL DISPARAIT AU PROFIT D'UN NOUVEAU COMPTE-TOURS.



COUPÉ HARDTOP 69-70

LES MODÈLES 69-70 SONT À NOUVEAU MODIFIÉS. L'AVANT PASSE À QUATRE PHARES EN 1969 MAIS REVIENT À DEUX PHARES L'ANNÉE SUIVANTE. LA PRISE D'AIR LATÉRALE SE DÉPLACE VERS LE HAUT DE L'AILE ARRIÈRE (MAIS DISPARAIT EN 1970) ET LES FLANCS SONT PLUS LISSÉS.

TOM GIDDEY ©2019 COURTESY OF RM AUCTIONS

| Version | Années modèle | Particularités | Cote coupé hardtop | Cote coupé Fastback / Sportsroof | Cote cabriolet |
|--|---------------|---|---------------------|--|----------------------------|
| LES 6-CYLINDRES | | | | | |
| 6-en-ligne, 2,8 l (170 ci), 101 ch | 1964 | Le plus petit moteur présent au lancement. Heureusement vite supprimé. Version vraiment pas enthousiasmante, avec sa très médiocre boîte manuelle à 3 rapports. | 20 000 € | - | 27 000 € |
| 6-en-ligne, 3,3 l (200 ci), 120 ch, puis 115 ch à partir de 1968 | 1965-1969 | C'est le moteur qui a duré le plus longtemps sur les MK 1. Caractère très calme, à l'opposé de toute sportivité. C'est la 6-cylindres la plus réimportée des États-Unis. | 20 000 € | 29 000 € | 27 000 € |
| 6-en-ligne, 4,1 l (250 ci), 155 ch, puis 145 ch en 1971 et 99 ch en 1972-1973 | 1969-1973 | Ce sera l'unique 6-cylindres en fin de carrière. Malgré sa cylindrée majorée, aucune sportivité à attendre. Rendement faible et caractère très peu affirmé. | 15 000 à 16 000 € | 22 000 € | 20 000 € |
| LES 8-CYLINDRES | | | | | |
| V8, 4,2 l (260 ci) « Windsor », 164 ch | 1964 | Le tout premier V8 de la gamme : il n'est resté que quelques mois en production. Marginal et pas vraiment attrayant, avec sa puissance limitée, mais très souple à l'usage. | 25 000 € | - | 30 000 € |
| V8, 4,7 l (289 ci) « Windsor », 200, 210 ou 225 ch, puis 195 ch en 1968 | 1964-1968 | Version largement répandue et recherchée en collection. À raison : définition la plus homogène, et la plus fiable du côté moteur et des trains roulants. | 29 000 € | 45 000 € | 41 000 € |
| V8, 5 l (302 ci) « Windsor », 210 ou 230 ch, puis 136-140 ch en 1972-1973 | 1968-1973 | Le V8 atteint ici une vraie grosse cylindrée qui est restée mythique jusqu'à aujourd'hui : 5 l. Il remplace le 4,7 l sur les modèles 68. | 22 000 € à 28 000 € | 33 000 € à 50 000 € | 27 000 € à 40 000 € |
| V8, 5,8 l (351 ci) « Windsor », 240 ou 290 ch | 1969 | Le plus gros V8 « Windsor ». Une seule année sur les Mustang US. Il a continué sa carrière sur les Mustang mexicaines et sur d'autres modèles du groupe Ford. | 20 000 € à 24 000 € | 28 000 € à 35 000 € | 28 000 € à 29 000 € |
| V8, 5,8 l (351 ci) « Cleveland », 250 ou 300 ch, puis 240 ou 285 ch en 1971 et 168-177 ch en 1972-1973 | 1970-1973 | V8 de nouvelle génération après le premier de la famille « Windsor ». Ce « Cleveland » un peu modernisé se montre solide et plutôt fiable. Largement répandu. | 20 000 € à 24 000 € | 30 000 € à 35 000 € | 28 000 € à 33 000 € |
| Cobra Jet, V8, 5,8 l (351 ci) « Cleveland », 285 ch, 266 ch à partir de 1972 | 1971-1973 | Exécution puissante du V8 dans sa définition Cobra Jet, telle qu'elle est montée dans les versions Mach 1. A équipé aussi des versions plus courantes. | 25 000 € | 37 000 € | 35 000 € |
| V8 HO, 5,8 l (351 ci) « Cleveland », 275 ch | 1972 | Moteur HO (High Output), un des plus rares sur les Mk 1. Seulement 398 exemplaires au total, dont 13 en cabriolet. | 60 000 € | 85 000 € | 75 000 € |
| V8, 6,4 l (390 ci) « FE », 325 ch, puis 320 ch en 1969 | 1967-1969 | Gros V8 très recherché. Mais attention : c'est le moins fiable des V8. En cause : sa lubrification déficiente. Un point qui peut être amélioré aujourd'hui. | 32 000 € à 45 000 € | 38 000 € à 60 000 € | 35 000 € à 55 000 € |
| V8, 6,4 l (390 ci) « FE », 280 ch | 1968 | Version peu répandue, très légèrement dégonflée du précédent. Il remplace le 289 ci High Performance et ne connaît qu'une existence éphémère. | 40 000 € | 55 000 € | 50 000 € |
| V8, 7 l (428 ci) « FE », 335 ch | 1968-1970 | L'énorme moteur Cobra jet a aussi été monté sur des versions d'exécution courantes à la présentation plus discrète. Plutôt 400 ch que les 335 annoncés. | 55 000 à 65 000 € | 65 000 à 100 000 € | 60 000 à 90 000 € |
| LES SPORTIVES | | | | | |
| Code K 4,7 l (289 ci) « Windsor » High Performance, 271 ch | 1964-1967 | C'est une définition plus poussée du V8 289 ci. Également fiable et logiquement plus performante. Peu répandus : 13 231 exemplaires seulement. | 55 000 € | 75 000 € | 70 000 € |
| Shelby GT 350, V8, 4,7 l (289 ci) « Windsor », 306 ch ⁽¹⁾ | 1965-1967 | Historiquement, la première vraie Mustang sportive. Avec un châssis optimisé. Existe seulement en Fastback ⁽²⁾ . Très recherchée et la plus chère de toutes. | - | 170 000 à 230 000 € | - |
| Shelby GT 350, V8, 5 l (302 ci) « Windsor », 250 ch | 1968 | Version poussée du 5 l. Plus de couple, moins de puissance, poussoirs hydrauliques, un peu moins cotée que la précédente. Fastback (803 ex.) ou cabrio (404 ex.). | - | 125 000 € | 160 000 € |
| Shelby GT 350, V8, 5,8 l (351 ci) « Windsor », 290 ch | 1969-1970 | Ce sont les dernières Shelby GT 350, qui profitent d'un V8 très solide. Cette version peu répandue est moins recherchée. Et moins cotée.. | - | 115 000 € | 150 000 € |
| Shelby GT 500 (428 ci) « FE », 335 ch | 1967-1970 | Le graal aux yeux de beaucoup. Jusqu'en avril 1968, deux carburateurs quadruple-corps sur la version Police Interceptor. Ensuite, un seul sur la GT 500 KR. | - | 160 000 € à 200 000 (KR) | 180 000 € à 220 000 € (KR) |
| Shelby Europa GT 350 (351 ci) « Windsor » 340 ch ou GT 500 (429 ci) 400 ch | 1971-1972 | Ultime versions Shelby, vendues uniquement en Europe, à l'initiative de Claude Dubois, importateur en Belgique. Rarissime : seulement 9 exemplaires au total. | - | Indéterminé | Indéterminé |
| Boss 302, V8, 5 l (302 ci) « Windsor », 290 ch | 1969-1970 | Vraie voiture de course. Culasses et arbre à cames spécifiques, grosses soupapes. Puissance réelle supérieure à celle annoncée : autour de 400 ch. 8 641 ex. | - | 160 000 € (mod. 69) 120 000 € (mod. 70) | - |
| Boss 351, V8, 5,8 l (351 ci) « Cleveland », 330 ch | 1971 | Une version authentiquement sportive avec de très grosses soupapes et la carrosserie remodelée des modèles 71. Puissance plutôt autour de 380 ch. 1 805 ex. | - | 95 000 € | - |
| Boss 429 V8, 7 l (429 ci) « Windsor », 400 ch | 1969-1970 | Rien à voir avec la Boss 302 : caisses modifiées par Kar Kraft, gros V8 à culasses hémisphériques. Train AV spécifique, batterie dans le coffre. Inconduisible. 1 366 ex. | - | 400 000 € | - |
| Mach 1, V8, 5,8 l (351 ci) « Windsor », 290 ch | 1969 | Ces versions plus performantes remplacent les GT. Look démonstratif : capot noir mat, aileron arrière en option. Tempérament mécanique vraiment sportif. | - | 63 000 € | - |
| Mach 1 Cobra Jet, V8, 5,8 l (351 ci) « Cleveland », 280, puis 266 ch à partir de 1972 | 1971-1973 | V8 de nouvelle génération, bourré de caractère et très fiable. Moins coté car carrosserie moins aimée de la fin des Mk 1. Mais tenue de route bien meilleure. | - | 40 000 € | - |
| Mach 1, V8, 6,4 l (390 ci) « FE », 325 ch | 1969 | Grosse cylindrée, puissance réelle autour de 350 ch. Caractère sportif avéré du V8 mais son poids très important sur le train avant handicape le comportement. | - | 67 000 € | - |
| Mach 1 Cobra Jet, V8, 7 l (428 ci) « FE », 335 ch | 1969-1970 | Dans les faits, autour de 400 ch. A existé en Cobra Jet et Super Cobra Jet avec admission d'air forcée et radiateur d'huile supplémentaire monté d'origine. | - | 90 000 € | - |
| Mach 1 Cobra Jet V8, 7 l (429 ci) « 385 », 375 ch | 1971 | Le plus énorme des V8. Dans les faits, il dépasse allègrement les 400 ch. Fougueux mais brutal, il rend la voiture vraiment délicate à conduire. | - | 95 000 € | - |

Toutes puissances données en ch SAE. Prix indiqués pour des voitures en bon état, exemptes de faiblesses et ne nécessitant pas de gros travaux.

Les baisses de puissance de 1972 sont dues au nouveau calcul administratif plus sévère de la norme SAE.

(1) Sur les GT 350 R : 325 ou 360 ch ; 36 exemplaires + 46 exemplaires avec un compresseur Paxton 390 ch en 1967. Une 350 R s'est vendue à 3,85 millions d'euros. Le record pour une Mustang.

(2) 4 cabriolets ont aussi été assemblés en 1966.



COUPÉ HARTOP, FASTBACK OU

COUPÉ HARDTOP 65

C'EST LA LIGNE
ORIGINELLE, PURE, QUI
APPARAÎT INDÉMODABLE.
ET C'EST DE LOIN
LA CARROSSERIE
LA PLUS RÉPANDUE.



Coupé hardtop L'original... et le moins coté

Production (1964-1973) : 2 089 425 exemplaires

La carrosserie qui a été la première révélée au public est ce coupé très classique dénommé « hardtop », avec sa malle arrière proéminente. En collection, il est toujours autant apprécié. Dans toutes ses configurations. Car sa ligne plus

classique est celle qui correspond le plus aux Mustang du tout début. Du moins jusqu'en 1969, car les hardtop 70, 71, 72 et 73, eux, ont bien peu d'amateurs. Les prix de ces modèles sont très variables en fonction des définitions de moteur

(surtout) et d'équipement (aussi). Notez que ceux de la première année, qui apparaissent en cours de millésime 64 (d'avril à août), sont couramment appelés « 64 ½ ».

COUPÉ FASTBACK 66

LA SILHOUETTE
LA PLUS SPORTIVE.
ET C'EST D'AUTANT
PLUS VRAI QUE
C'EST SUR
CE COUPÉ QUE
LES EXÉCUTIONS
LES PLUS
RADICALES ONT
ÉTÉ ÉLABORÉES.



Coupé Fastback / Sportsroof La carrosserie des fanatiques

Production (1965-1973) : 608 022 exemplaires

Les admirateurs du film *Bullitt* plébiscitent cette carrosserie à arrière incliné, qui s'est invitée au catalogue quelques mois après le lancement (septembre 1964), pour le millésime 65. C'est elle aussi qui reçoit le plus souvent les moteurs

les plus musclés. Ce qui contribue à faire monter les cours de toutes les versions. Les exécutions purement sportives atteignent des sommets : GT, Boss, Mach 1 et Cobra Jet. Les plus recherchées - lorsqu'elles sont authen-

tiquement d'origine - sont les premières Shelby GT350, et les Boss 429, devenues mythiques. L'appellation « Fastback » est remplacée par « Sportsroof » à partir des modèles 69.

CABRIO: LARGE CHOIX!

CABRIOLET 64

UN PETIT AIR
D'ÉVASION.
LA MK 1 A ÉTÉ
PROPOSÉE EN
CABRIOLET TOUT
AU LONG DE
SA CARRIÈRE.
CE QUI N'A PAS
ÉTÉ LE CAS DE
LA GÉNÉRATION
SUIVANTE.



Cabriolet Pour les amateurs d'évasion

Production (1964-1973) : 290 762 exemplaires

D'emblée, la Mustang a été proposée en cabriolet. Cette carrosserie a représenté seulement un peu plus de 10 % des Mustang Mk1. Leur taux de conservation a été supérieur à celui des coupés hardtop, ce qui les rend finalement assez faciles à trouver.

Leur cote en collection profite de l'engouement général pour les carrosseries ouvertes, toujours plus appréciées que les coupés. Comptez avec une valeur autour de 20 % supérieure par rapport au coupé hardtop: un supplément moins élevé que sur la quasi-totalité des autres voitures.

de vous réserver des surprises à la conduite: l'essieu arrière rigide porté par d'antiques ressorts à lames et la direction sans crémaillère mais à billes génèrent un comportement pas très incisif ni équilibré. Comme sur toutes les propulsions puissantes de l'époque, il faudra être délicat avec l'accélérateur sous peine de partir dans des figures de style assez éloignées de la trajectoire souhaitée. D'origine, le freinage non assisté et à quatre tambours est aussi du genre peu efficace... Toutes les Mustang importées en France à l'époque étaient dotées de disques à l'avant et d'un servofrein à partir de 1967. Ouf! Globalement, les V8 de la famille «Windsor» comme les «FE» n'offrent pas un tempérament très sportif: n'aimant pas monter dans les tours, ils donnent le meilleur d'eux-mêmes

APPRENEZ À PARLER «MUSTANG»

● Cylindrée

Vous êtes aux États-Unis. Les cylindrées se mesurent en «ci»: *cubic inches*. Trois chiffres, parfois accolées au nom de la version.

● Familles de V8

Il y en a eu quatre différentes.

Windsor: le *small block* de la famille et le V8 Ford qui a eu la plus longue carrière: né en 1961, monté jusqu'en 2001 sur le Ford Explorer et jusqu'en 2002 sur les Falcon et Fairlane australiennes! Sur la Mustang, il débute en 1964 avec ses versions 260 ci (4,2 l) et 289 ci (4,7 l), baptisées «Challenger». Il grimpera à 302 ci (5 l) en 1968 puis à 351 ci (5,7 l) en 1969. Tempérament peu sportif. Sauf sur les autos dotées du rare «Code K» (High Performance ou «Hi-Po») et les Shelby GT 350 qui affolent le compte-tours.

FE: un V8 *big block* assez banal, commun aux pick-up et à bien d'autres modèles; monté de 1967 à 1970 sur les Mustang avec une cylindrée de 6,4 l (390 ci) à 7 litres (428 ci). Très lourd: bloc fonte, culasses fonte, pipes d'admission fonte. Très «coupleux» mais apprécie peu les hauts régimes.

Cleveland: en tempérament, quasiment un moteur de course! Gros taux de compression, soupapes et conduits énormissimes. Ce 351 ci monte en régime avec avidité. Il remplace le 351 Windsor à partir du millésime 70.

385 Lima: oubliez son nom de code (385), car il cube en réalité 429 ci (7 l) sous le capot de la Boss 429 en 1969-1970 et de la Mach 1 Cobra Jet de 1971. Ce bloc monte très volontiers dans les tours. C'est un des moteurs de dragster préférés des Américains! Il est très solide et reçoit des préparations à plus de 1000 ch!

● 2v ou 4v

Carburateur double-corps ou quadruple-corps.

● Puissance réelle

À partir des modèles 68, les puissances annoncées sont inférieures aux vraies, sur les versions *big block*. Car les assureurs s'inquiètent de la hausse des performances et des accidents. Le V8 7 l (428 ci), par exemple, est plus proche des 400 ch que des 335 annoncés!

● Norme SAE

À partir des modèles 72, le nouveau calcul de la puissance (nette au lieu de brute) donne des chiffres nettement inférieurs aux précédents. Mais dans les faits, les puissances réelles ne baissent pas.



COUPÉ SPORTSROOF 71-72

LES TROIS DERNIERS MILLÉSIMES SONT RADICALEMENT MODIFIÉS: CARROSSERIE INTÉGRALEMENT REDESSINÉE, LONG CAPOT, LUNETTE HORIZONTALE, ESSUIE-GLACES MASQUÉS. ESTHÉTIQUE PLUS LOURDE: C'EST LA MOINS COTÉE DES MK1, À QUELQUES RARES VERSIONS PRÈS.

FIABILITÉ LES GROS POINTS FAIBLES SONT BIEN CONNUS

● Corrosion

Elle s'en donne à cœur joie. Inspectez: ailes arrière, passages de roues, bas de portes, plancher, fond de coffre. Examinez aussi les cheminées d'évacuation sous le pare-brise, ce qui nécessite de démonter les ailes AV. Elles assurent l'évacuation de l'eau infiltrée par les grilles de ventilation. Si elles sont bouchées (fréquent), l'eau stagne et la rouille attaque la cloison pare-feu. D'où une entrée d'eau dans l'habitacle au niveau des pieds. L'eau imprègne la moquette et le plancher pourrit. Sur les voitures les plus atteintes, et notamment celles revendues depuis les États-Unis, attention: les longerons peuvent être dévorés par la rouille, et gavés de mousse pour dissimuler les dégâts, avec parfois le renfort bidon de tôles neuves vissées ou soudées sur un plancher dévasté... Sur les cabriolets, examinez en plus la tôle qui se situe derrière le bac de capote.

● Mécanique

Quelques faiblesses bien recensées. Peu poussés, les moteurs 6 cylindres se montrent résistants, mais leurs collecteurs d'échappement sont fragiles. Les V8 des débuts, limités en cylindrée et pas très puissants, sont les plus solides. Examinez le circuit de refroidissement, qui peut être colmaté: radiateur, durits et pompe à eau. Les V8 plus gros (390 ci, 6,4 l et 428 ci, 7 l) sont plus fragiles: lubrification insuffisante. Seulement 4,5 l d'huile. Impératif: faites monter si ce n'est déjà fait un plus gros carter (souvent 7 à 8 litres), avec un radiateur d'huile additionnel. Sur ces versions, les supports moteur d'origine vieillissent mal. Et le remplacement des bougies se révèle acrobatique.

Sur toutes les V8, la puissance et le poids des moteurs fatiguent le train avant: soignez le graissage, vérifiez biellettes, bagues et rotules. Qu'elles soient manuelles ou automatiques, les boîtes de vitesses résistent bien.

● Habitacle

À bord, les garnissages en simili finissent par s'user. Les restaurations partielles sont nombreuses et s'écartent souvent de la définition originelle (radio moderne, volant bois « aftermarket », intérieur Luxury dans un modèle standard par exemple). À partir des modèles 69, le circuit électrique devient plus complexe: remises en état plus difficiles.

● Pièces

Pour l'entretien courant et les réparations, vous trouvez tout sans difficulté. Mais toutes les pièces ne sont pas de bonne qualité. Exemple: le radiateur et les durits du circuit de refroidissement. Ils sont refaits. Mais attention: un radiateur de mauvaise qualité rouille vite ou se colmate, les durits se fendent. Privilégiez la qualité, en vous appuyant sur l'expérience de professionnels. Ou par le biais des deux principaux clubs dédiés à la ponycar (mustangclubdefrance.com ou mustangpassion.fr par exemple).



COUPÉ HARDTOP 73

LES MUSTANG DE 71-73 SONT LES PLUS LONGUES DE TOUTE L'HISTOIRE DES MUSTANG. CE MODÈLE 73 BATTANT LE RECORD AVEC SES PARE-CHOC DE SÉCURITÉ IMPOSÉS ALORS PAR LA NOUVELLE LÉGISLATION AMÉRICAINE: 4,92 M, 11 CM DE PLUS QUE LES 71-72.

BOSS 302 1970

LOOK MÉCHAMMENT AGRESSIF POUR LES BOSS, QUI EXISTENT DES MODÈLES 69 (BOSS 302 ET 429) AUX MODÈLES 71 (BOSS 351). LA 302 FUT SACRÉE CHAMPIONNE EN IMSA EN 1970. ENVIRON 400 CH SOUS LA PÉDALE DE DROITE. ET UNE COTE QUI GRIMPE!





MACH 1

ULTIME LIVRÉE SPORTIVE DES MK1: LA MACH 1. ELLE APPARAÎT SUR LES MODÈLES 69. CAPOT NOIR, PRISE D'AIR PROÉMINENTE: TOUT EST FAIT POUR ÉVOQUER LE MUSCLE, LA FORCE ET LA PERFORMANCE. ELLE POUVAIT RECEVOIR LES PLUS PERFORMANTS DES SMALL BLOCKS COMME LES PUISSANTS 7 LITRES.



SHELBY 500 KR 1968

UN DES SOMMETS DES SHELBY: LA GT500 KR, MODÈLE 68. LE V8 «POLICE INTERCEPTOR» EST REMPLACÉ PAR LE V8 428 CI COBRA-JET. ÇA ARRACHE: 4,9 S POUR PASSER DE 0 À 100 KM/H. «KR» SIGNIFIE «KING OF THE ROAD». COTE AU SOMMET POUR LES 318 CABRIOLETS ET 933 FASTBACK.



SHELBY GT 350

LES SHELBY SONT LES INTERPRÉTATIONS SPORTIVES, AU CARACTÈRE CARRÉMENT MÉCHANT. ELLES APPARAISSENT SUR LES MODÈLES 65 ET SONT PRODUITES JUSQU'AUX MODÈLES 70. CES GT 350 (6846 EXEMPLAIRES) ET GT 500 (6126 EXEMPLAIRES) SONT ARCHI-RECHERCHÉES.

si vous conduisez à bas ou à mi-régime, en misant sur leur couple. Au contraire, le V8 «Cleveland» qui arrive pour le millésime 1970, est carrément un moteur... de course, côté tempérament. Avec son très fort taux de compression (10,5: 1), il apprécie les hauts régimes et en redemande. Surtout les versions «4v». Mais attention: la lubrification est handicapée par le peu d'huile dans le carter d'origine. Pour préserver son endurance par ailleurs très bonne, il faut augmenter le volume d'huile. Certaines V8 se montrent particulièrement délicates en comportement. Surtout celles dotées du V8 bloc «FE», qui a existé en 390 et 428 ci: c'est le plus lourd des V8 montés dans les Mustang. Quand il atteint sa taille maximale (428 ci, soit 7 litres), il vous plombe méchamment le train avant.

Modèles 71, 72, 73: les mal-aimés

Après de multiples retouches esthétiques qui musclent la ligne, les trois derniers millésimes de cette première génération prennent une allure radicalement différente: la carrosserie est intégralement redessinée, avec une lunette arrière quasi horizontale et des arches de roues plus marquées. En collection, ces modèles jugés esthétiquement plus lourds sont les moins cotés des Mk1. Alors que, du point de vue de la mise au point, ce sont les plus aboutis. Et, surtout, le châssis a été rigidifié, ce qui permet aux suspensions de travailler dans de meilleures conditions. Leur comportement est nettement amélioré, par rapport aux modèles antérieurs à 1970. ■

LES BONNES ADRESSES

- **Alternative Cars**
24460 Saint-Front-d'Alemps
Tél.: 06 07 52 45 33
- **Atelier Mustang**
41, avenue Lénine
92000 Nanterre
Tél.: 01 47 24 35 78
- **Calvados Auto Rétro**
96, route de Corneilles
14100 Lisieux
Tél.: 06 03 59 86 70
- **Garancières Auto**
46, rue de l'Église
78890 Garancières
Tél.: 01 34 86 42 16
- **Part Plus**
1, chemin du Ru, 95740 Frépillon
Tél.: 01 39 31 13 13
- **Silver Performance**
7, rue Denis Papin
18230 Saint-Doulchard
Tél.: 09 82 52 97 17

LA SAISON 2024 CONTINUE !



Sport
auto
EXPERIENCE

**TRACK
DAY**

**18
MARS**

**MAGNY-
COURS GP**

**18
MAI**

**NOUVEAU !
LE VIGEANT
AVEC TINSEAU TEST DAY**

**4
SEPTEMBRE**

**DERNIÈRES
PLACES
BUGATTI
LE MANS**



NEWSLETTER

<https://bit.ly/SportAutoExperience>

Restez informé
des événements



BILLETTERIES

<https://bit.ly/BilletwebSAE>

Portail unique
des billetteries





PORSCHE 911 2.2 T TARGA 1969

78

PORSCHE EN FOLIE!

26 Porsche de la « W Collection » ont été vendues à Monaco en mai 2024.

82

À LA RENCONTRE D'UN PRO
JEAN-PAUL MONTANARI
de Modena Sport,
concessionnaire Ferrari.



84

LE VRAI PRIX D'UNE...
BMW M3 « E 36 »
La première M3 équipée
d'un 6-cylindres.



80

L'ACTU DES ENCHÈRES

Les tendances du
marché des sportives
de collection.



MERCEDES MCLAREN SLR

86

ZOOM SUR LA
BUGATTI 57 ATALANTE
Un mythe roulant produit
à 34 exemplaires.



GUIDE D'ACHAT

SOMMAIRE

PAR
**JEAN-RÉMY
MACCHIA**

92

FUTUR COLLECTOR
OPEL SPEEDSTER

Quand Opel s'allie à Lotus pour
produire sa version de l'Elise.



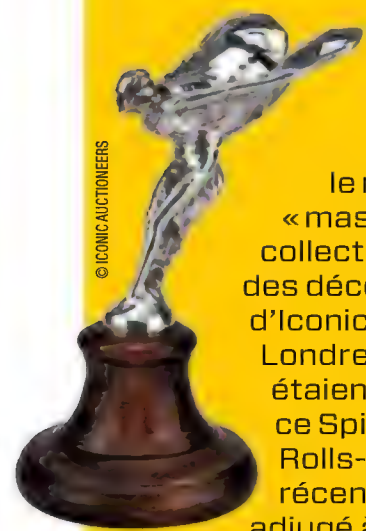
EN BREF...



IL N'Y A PAS QUE LES SPORTIVES...

Certaines voitures archi populaires connaissent des engouements délirants depuis une quinzaine d'années. C'est le cas des Fiat 500 et 600. Et quand il s'agit d'une vraie version de plage Jolly d'origine, les cours s'envolent ! Cette 600 Jolly a été adjugée 97750 € chez Bonhams en mai !

BOUCHONS EN FOLIE



Les bouchons de réservoir (également connus sous le nom de « mascottes ») sont collectionnés depuis des décennies. À la vente d'Iconic Auctioneers, à Londres, quelques-uns étaient à vendre. Dont ce Spirit of Ecstasy de Rolls-Royce. Bien que récent (1997), il a été adjugé à 4450 €.



ENFANTS GÂTÉS...

8200 € chez Aguttes pour une réplique à l'échelle 1/2 de ce petit joyau automobile qu'était la Ferrari 312 T4 : la championne du monde de F1 en 1979 pilotée Jody Scheckter. Châssis tubulaire, carrosserie polyester, moteur Franco-Morini. Une réalisation italienne de la marque CMP.

GUIDE D'ACHAT Par Jean-Rémy Macchia

911 2.2 S 1970
BEAU SPÉCIMEN ! DANS UNE TEINTE
ULTRA SEVENTIES...



911 TYPE 964 CARRERA RS 1991
274200 €. UN MUST DANS LES 911 RÉCENTES.
LE VIOLET EST TRÈS PRISÉ PAR CERTAINS AMATEURS.



911 2.2 S TARGA 1970
157300 €. TENUE EN TRÈS BON ÉTAT.
LES TARGA SONT DE PLUS EN PLUS APPRÉCIÉES.



911 CARRERA 3.2 SPEEDSTER TUNING 1988
262200 €. LES SPEEDSTER N'EN FINISSENT PAS
DE GRIMPER DANS LES COTES...



911 2.2 T TARGA 1969
116800 €. UNE TARGA ANCIENNE
DANS UN SI BEL ÉTAT : ÇA FAIT ENVIE !



Porsche en folie !

911 SC CARRERA 1983
110900 €. A PRIORI,
PAS LA PLUS APPRÉCIÉE
DES COLLECTIONNEURS
ET POURTANT...



930 TURBO 3.3 1986.
137100 €. FRÂNE ET VITENSE
À CONDUIRE. TÈLE PLAT DE
PLUS EN PLUS.



911 TYPE 964 CARRERA 4
1989 : 107300 €. UNE « SIMPLE » CARRERA 4,
PARMI LES PREMIÈRES.



911 1965. 202600 €. LA PLUS ANCIENNE
DES 911 DE LA VENTE.
CHÂSSIS COURT.



Magnifique vente d'Artcurial à Monaco, en mai : « The W Collection ». Celle d'un Suédois, Staffan Wittmark, designer de vêtements, qui a commencé ses acquisitions par un coupé Volvo P 1800. Au total, 55 voitures, dont 26 Porsche. Il y avait aussi trois Mercedes SL

de 1954. Et des Ferrari 250 GT : SWB, Lusso et California. Toutes dans des états exceptionnels. En vedette, les 911 : pas moins de 17 ! Et que des exemplaires magnifiques. Les prix atteints ont été logiquement élevés. Surtout pour quelques youngtimers...

EN PANNE

LANCIA B 20 COUPÉ

C'est le très beau coupé des années 50.
Élégant, raffiné, très séduisant.

Mais les voitures de ces
années-là ne sont
plus aussi cotées
qu'auparavant.



EN FORME

FORD GT

Cette interprétation moderne (2005-2006)
de la mythique GT 40 des années 60 est en train
de connaître un fort
accroissement
de son
image. Et de
ses cours !



Abonnez-vous à Sport Auto et Sport Auto Classiques !



+
La version
numérique

ABONNEZ-VOUS
EN QUELQUES CLICS
sur kiosquemag.com
en scannant
le QR code ci-dessus



Offre mensuelle

soit
33%
de réduction

1 n° / mois

Sport auto

+

1 n° / trimestre

Sport auto Classiques

+

La version numérique

incluse dans votre abonnement
à consulter sur kiosquemag.com

=

7,50€/mois
au lieu de 11,28€*

BULLETIN D'ABONNEMENT à retourner sous enveloppe affranchie à : Sport Auto - Abonnements - 59898 Lille cedex 9

1 Je choisis mon offre d'abonnement :

☐ **Offre mensuelle :**
1 n° Sport Auto / mois + 1 n° Sport Auto Classiques / trimestre
pour **7,50€/mois** au lieu de 11,28€* soit 34% de réduction, puis
après 1 an : 7,90€. (1)

(1) Je remplis le mandat SÉPA ci-dessous accompagné de mon RIB.

-33%

☐ **Offre annuelle :**
Je règle en une seule fois **69,90€** au lieu de 96,26€* et
je reçois Sport Auto pendant 1 an (12 n°) + un Guide F1. (2)

Mon abonnement se renouvelera automatiquement à la date anniversaire de mon abonnement. Je me suis engagé à payer le mandat SÉPA ci-dessous accompagné de mon RIB. (2) Je ne puis pas résilier mon abonnement avant 1 an.

#M076 #D1308634

-27%

2 Je valide mon règlement :

Je complète l'IBAN à l'aide de mon RIB et je n'oublie pas de **joindre mon RIB**.

IBAN

Vous autorisez ERAS à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte, et votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions de Reworld Media Magazines. Créancier : ERAS, 40 Avenue Aristide Briand, 92220 Bagneux France. Identifiant du créancier : FR77ZZZ434057.

Signature :

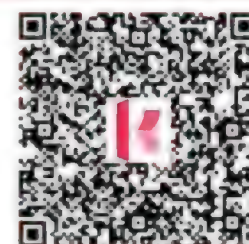
Date :

**PLUS RAPIDE, je m'abonne
en quelques clics sur**

**KIOSQUE
mag.com**

à l'adresse : bit.ly/offres-sac33

**Flashez ce Qr Code
en toute sécurité !**



3 J'indique les coordonnées du bénéficiaire de l'abonnement :

Nom** :

Prénom** :

Adresse** :

CP** : Ville** :

Tél. (portable de préférence) : (Envoi d'un SMS en cas de problème de livraison)

Email :
(Utile pour accéder à votre magazine en numérique et à votre espace client sur [Kiosquemag.com](https://kiosquemag.com), et gérer votre abonnement)

Date de naissance : (pour fêter votre anniversaire)

☐ Je ne souhaite pas recevoir les offres Privilège Sport Auto Classiques et Kiosquemag sur des produits et services similaires à ma commande par la Poste, e-mail et téléphone. Dommage !
☐ Je ne souhaite pas que mes coordonnées postales et mon téléphone soient communiqués à des partenaires pour recevoir leurs bons plans. Dommage !

*Le prix de référence à l'année se compose du prix kiosque Sport Auto à 70€/numéro (11 n°/an) et des frais de port à 11,77€ par an (1). Offre sans engagement : le prix résultera tout moment sur simple appel ou par courrier au service client. Après 1 an, le prix sera prélevé de 790€ par mois. 2. Offre avec engagement : abonnement annuel automatiquement reconduit à date d'anniversaire. Le règlement s'effectue en une seule fois. Vous serez informé par écrit dans un délai de 5 mois avant le renouvellement de votre abonnement. Vous aurez la possibilité de renoncer 30 jours avant la date de reconduction auprès du service client. A défaut, l'abonnement sera reconduit pour une durée identique à votre abonnement initial. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur kiosquemag.com et contacter le service client par mail sur serviceclient@kiosquemag.com ou encore par courrier à ERAS Service Client - 40 Avenue Aristide Briand - 92220 Bagneux. Offre réservée aux abonnés en France Métropolitaine, valable jusqu'au 30/09/2024. DOM-TOM et autres pays nous consulter. Vous n'avez pas le droit de résilier avant le 31/12/18 ou le code de confirmation d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Les informations demandées sont destinées à la société ERAS, KiosqueMag, à des fins de traitement et de gestion de votre commande de la relation client des réclamations de réclamation de données et de statistiques et sont réservées à nos fins de communication marketing par KiosqueMag et tous ses partenaires par courrier et téléphone et courrier électronique. Vous bénéficiez d'un droit d'accès, de rectification, de effacement de vos données ainsi que d'un droit d'opposition en écrivant à ERAS DPD c/o service juridique 40 Avenue Aristide Briand - 92220 Bagneux ou par mail à dpd@reworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL www.cnil.fr ou saisir vos réclamations sur la gestion de vos données personnelles auprès de nos partenaires. Consultez notre politique de Confidentialité sur www.kiosquemag.com.



L'ACTU DES ENCHÈRES

Sport Auto Classiques revient ici sur quelques transactions remarquables, réalisées ces derniers mois dans les ventes aux enchères.



À MOINS DE 30 000 €



© HDVS

Une berline **Mercedes 280 SE W 108**, avec son beau 6-cylindres à injection vendue 7 800 € à l'Hôtel des ventes de la Seine ? Oui, mais quand il y a des travaux à prévoir, c'est logique. Lors de la même vente, un très bel exemplaire de **Triumph Stag** a été vendu 24 800 €. Les prix ne vont guère plus haut pour ce modèle très attirant mais mécaniquement fragile.



© HDVS

Du bon gros V8 américain, ça se trouve aussi sur des SUV des années 70. Comme ce **Jeep Wagoneer Station Wagon** avec son 5,9 l de 175 ch SAE. 25 300 € chez Bonhams.



© BONHAMS

506 000 €

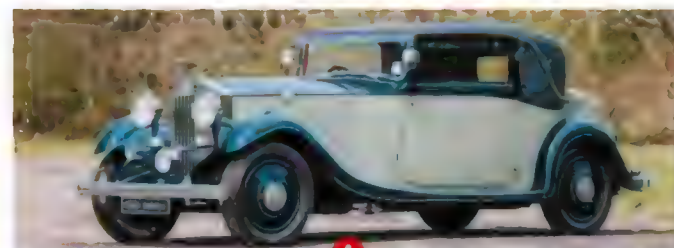
MERCEDES MCLAREN SLR

Objet de convoitise et de collection par excellence, cette sportive a été construite à seulement 2157 unités ! L'exemplaire adjudgé chez Bonhams - un des 520 en cabriolet - cumule la rareté et un état parfait, avec un kilométrage exceptionnel : 72 km d'origine !

Nul doute que ces modèles prendront de la valeur, rejoignant les monstres sacrés au panthéon des supercars de collection.

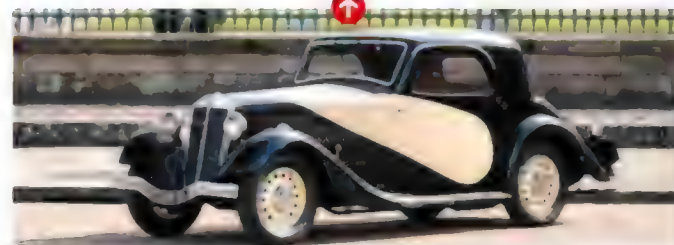


© BONHAMS



© RM SOTHEBY'S

25 900 € chez RM Sotheby's ! Cette **Rolls-Royce 20/25 Two-Door Faux Cabriolet** de 1933 carrossée par Mulliner restait vraiment abordable. Il faut savoir l'entretenir. Et ce n'est pas donné... Avant-guerre, les Lancia étaient aussi construites en France. Comme ce coupé Augusta, rebaptisé **Belna**, et qui a reçu une rare carrosserie de l'artisan Paul Née. Restauration à terminer (sellerie). 26 400 € chez Osenat.



© RM SOTHEBY'S

DE 30 000 À 60 000 €

La **Jaguar Mk2** des années 60 est un grand classique particulièrement prisé dans sa version de pointe 3.8 S : un sommet de la berline luxueuse et sportive. Adjugée 38 000 € chez Iconic Auctioneers. Un **coupé Volvo P 1800** des années 60 n'est pas véritablement sportif. Mais son charme opère de plus en plus. 45 300 € chez Artcurial.



© ARTCURIAL



Rare: une **Lotus Elise S1** avec le kit usine 145 ch, adjugée chez Aguttes à 52 400 €. Cher mais... logique.

DE 60 000 À 100 000 €



Si vous voulez vous laisser tenter par un modèle rare d'avant-guerre, la **Bentley 4 1/2 Litre Coupé** vue chez RM Sotheby's avait de quoi vous séduire. Une carrosserie de rêve, un état impeccable. 74 900 €. Une **Chevrolet Corvette C1** peut en faire saliver plus d'un! C'est le cas de ce magnifique convertible. 75 900 € chez Bonhams.



PLUS DE 100 000 €



Une magnifique **Maserati 3500 GTI Sebring** est passée chez Bonhams: 115 000 €. Ce qui atteste du recul de la cote autour de ces coupés pourtant magnifiques et emblématiques. La cote des **Porsche 356** n'en finit pas de grimper. Le summum de la série, une A 1600 S avec la carrosserie Speedster s'est échangée 327 800 € chez Bonhams.



Les Mercedes coupés et cabriolets des années 60 sont mondialement recherchés. Surtout quand il s'agit de versions V8. Mais la **280 SE 3.5 Cabriolet** adjugée chez Artcurial 393 400 € a explosé tous les records!



NOTRE SELECTION

| Modèle | Année | État | Prix | Lieu de vente | Date de vente |
|--|-------|-----------|-----------|-------------------------------------|---------------|
| Alfa Romeo Giulietta Sprint Veloce | 1961 | Très bon | 40 000 € | RM Sotheby's, Londres (G.-B.) | Juin 2024 |
| Surprise: le prix atteint par ce très bel exemplaire bien restauré est resté relativement bas. | | | | | |
| Aston Martin DB7 Vantage | 2001 | Excellent | 17 700 € | RM Sotheby's, Londres (G.-B.) | Juin 2024 |
| Un état quasi parfait, avec un kilométrage de 25 000 km. Sa boîte auto constitue un frein. | | | | | |
| Bentley 4 1/2 Litre Coupé | 1939 | Excellent | 74 900 € | RM Sotheby's, Londres (G.-B.) | Juin 2024 |
| Quelle belle réalisation! Et un prix à l'avenant, même s'il n'apparaît pas exorbitant. | | | | | |
| Bentley R-Type Continental Fastback | 1954 | Excellent | 606 000 € | RM Sotheby's, Londres (G.-B.) | Juin 2024 |
| Un monstre sacré de design et de luxe automobile. Et un prix... logiquement très haut perché. | | | | | |
| Chevrolet Corvette Convertible | 1959 | Excellent | 75 900 € | Bonhams, Monaco | Mai 2024 |
| Magnifique exemplaire de Corvette C1, qui bénéficie d'une restauration irréprochable. | | | | | |
| Ferrari 308 GTB Vetrorosina | 1976 | Excellent | 175 000 € | Iconic Auctioneers, Londres (G.-B.) | Juin 2024 |
| Les premières 308 avec carrosserie en matériaux synthétiques atteignent des sommets. | | | | | |
| Ferrari 400i | 1979 | Très bon | 13 600 € | RM Sotheby's, Londres (G.-B.) | Juin 2024 |
| Mais... presque donnée, cette Ferrari! Oui, mais: boîte auto et volant à droite. Une aubaine! | | | | | |
| Ford Sierra RS Cosworth | 1986 | Très bon | 42 600 € | Hôtel des Ventes, Rouen | Juin 2024 |
| Rare en si bon état! Cette sportive fortement raréfiée est arrivée tardivement en collection. | | | | | |
| Iso Rivolta Lele | 1974 | Correct | 20 400 € | RM Sotheby's, Londres (G.-B.) | Juin 2024 |
| Enchère ultra-basse pour cet exemplaire pas parfait, avec volant à droite et boîte auto. | | | | | |
| Jaguar XK140 Drophead Coupé | 1956 | Excellent | 59 800 € | Iconic Auctioneers, Londres (G.-B.) | Mai 2024 |
| Ce découvrable très désirable de la série XK illustre la chute des cours autour de ces modèles. | | | | | |
| Jaguar Mk2 3.8 S | 1964 | Excellent | 38 000 € | Iconic Auctioneers, Londres (G.-B.) | Juin 2024 |
| Le nec plus ultra de cette berline magnifique. Parfaitement restaurée, splendides roues fil. | | | | | |
| Jaguar Type E Série 1 4.2-cabrio | 1965 | Parfait | 256 000 € | Iconic Auctioneers, Londres (G.-B.) | Juin 2024 |
| Prix au sommet pour cet exemplaire affichant une qualité de restauration exceptionnelle. | | | | | |
| Jaguar XJ-S 5.3 V12 cabrio | 1989 | Excellent | 29 000 € | Iconic Auctioneers, Londres (G.-B.) | Juin 2024 |
| Très bel exemplaire, parti à un prix cohérent: ces modèles peinent à percer en collection. | | | | | |
| Jeep Wagoneer Station Wagon 5,9 l | 1973 | Très bon | 25 300 € | Bonhams, Monaco | Mai 2024 |
| Prix assez modeste pour ce mastodonte en très bel état. Une offre rare, qui restera cotée. | | | | | |
| Lamborghini LM 002 | 1988 | Très bon | 406 000 € | RM Sotheby's, Londres (G.-B.) | Juin 2024 |
| Les cours n'en finissent pas de s'envoler pour ce mastodonte à moteur de Countach. | | | | | |
| Lancia Belna coupé Paul Née | 1936 | Moyen | 26 400 € | Osenat, Paris | Avril 2024 |
| Carrosserie rarissime sur cette version française de la Lancia Augusta. Restauration partielle. | | | | | |
| Lancia Fulvia Sport 1.3 Zagato | 1969 | Très bon | 39 000 € | Iconic Auctioneers, Londres (G.-B.) | Mai 2024 |
| Carrossés par Zagato, les petits coupés Lancia cotent trois fois plus que les coupés usine. | | | | | |
| Lotus Elise S1 | 1998 | Excellent | 52 400 € | Aguttes, Tour Auto | Avril 2024 |
| Ce joujou extra n'est pas si fréquent à la vente. Prix justifié par les 3 650 km d'origine! | | | | | |
| Maserati 3500 GT | 1960 | Excellent | 171 000 € | RM Sotheby's, Londres (G.-B.) | Juin 2024 |
| Quelle belle restauration! Et un prix en forte baisse par rapport aux cours d'il y a 4 ou 5 ans. | | | | | |
| Maserati 3500 GTI Sebring Série II | 1964 | Très bon | 115 000 € | Bonhams, Monaco | Mai 2024 |
| Les prix de ces très belles autos ont fortement chuté. Même pour un si bel exemplaire! | | | | | |
| Matra 530 | 1972 | Très bon | 33 400 € | Hôtel des Ventes, Rouen | Juin 2024 |
| Très bel état pour cet exemplaire blanc (rare) et cote au sommet: rare aussi. | | | | | |
| Mercedes 280 SE 3.5 Cabriolet | 1971 | Excellent | 393 400 € | Artcurial, Monaco | Mai 2024 |
| La cote de ces coupés et cabriolets W111 nés en 1960 n'arrête plus de grimper. | | | | | |
| Mercedes 280 SE W108 | 1972 | Moyen | 7 800 € | Hôtel des Ventes, Rouen | Juin 2024 |
| Alléchant? Attention, son prix très modique s'explique par une remise en route nécessaire. | | | | | |
| Mercedes SLR Crown Edition | 2008 | Parfait | 506 000 € | Bonhams, Monaco | Mai 2024 |
| Une SLR McLaren à l'état neuf! 42 km au compteur. Ne peut que prendre de la valeur. | | | | | |
| MG TA | 1939 | Excellent | 21 800 € | RM Sotheby's, Londres (G.-B.) | Juin 2024 |
| Une si belle restauration, et un prix qui est resté finalement assez bas. Surprenant. | | | | | |
| Porsche 356 A T2 Speedster 1600 S | 1958 | Parfait | 327 800 € | Bonhams, Monaco | Mai 2024 |
| Depuis fort longtemps, les 356 sont très, très cotées. Surtout en Speedster 1600 Super. | | | | | |
| Porsche 911 S Targa | 1975 | Excellent | 75 000 € | Iconic Auctioneers, Londres (G.-B.) | Juin 2024 |
| Longtemps boudées, les Targa reviennent aujourd'hui en force. Surtout une «S»! | | | | | |
| Porsche 911 964 Carrera 2 Cabrio | 1992 | Excellent | 218 500 € | Bonhams, Monaco | Mai 2024 |
| Surtout avec le Turbo look d'origine, une belle 964 attire fort. Prix ici très élevé. | | | | | |
| Renault Supercinq GT Turbo | 1989 | Excellent | 39 200 € | Aguttes, Tour Auto | Avril 2024 |
| Rarissime de voir cette bombinette dans un si bel état et avec 42 500 km seulement! | | | | | |
| Rolls-Royce 20/25 Faux Cabriolet | 1933 | Excellent | 25 900 € | RM Sotheby's, Londres (G.-B.) | Juin 2024 |
| Eh non! Toutes les Rolls d'avant-guerre ne sont pas ruineuses à l'achat. À l'achat... | | | | | |
| Triumph Stag | 1976 | Très bon | 24 800 € | Hôtel des Ventes, Rouen | Juin 2024 |
| Un prix logique, pour un bel exemplaire de ce découvrable fort élégant à moteur V8. | | | | | |
| Volvo P1800 | 1963 | Excellent | 45 300 € | Artcurial, Monaco | Mai 2024 |
| Magnifique restauration autour de ce coupé Volvo qui se stabilise à des prix élevés. | | | | | |



DANS LE TRÈS CHIC SHOWROOM (600 M²) DE MODENA SPORT SE CÔTOIENT LES DERNIÈRES-NÉES DE MARANELLO ET DES OCCASIONS RÉCENTES.

PASSION GOURMANDE

TEXTE :
STÉPHANE
SCHLESINGER
PHOTOS :
CHRISTOPHE
FERRAND

Dirigeant la concession **Ferrari Modena Sport de Toulouse,** **Jean-Paul Montanari** est avant tout un passionné d'automobiles. Ouvert d'esprit, il s'intéresse aux belles de tous les horizons, dont il nous parle avec chaleur. Rencontre.

Ferrari est peut-être la marque la plus connue dans le monde, peut-être aussi celle qui suscite le plus de passions. Et pourtant ! Ce n'est pas un monomane de Maranello qui dirige Modena Sport, concessionnaire Ferrari à Toulouse. Au contraire, Jean-Paul Montanari se distingue par un certain éclectisme. « Ma mère m'a toujours dit que j'avais appris à lire avec les bouquins de voitures de mon père. » Ce qui l'a conduit non pas à se fixer sur une marque en particulier mais à adopter une approche plus globale : « Je suis amateur de voitures au sens large. Pour moi une voiture, c'est une esthétique, une mécanique, une histoire... Je peux tomber amoureux d'une Dauphine 1093, d'ailleurs j'en ai une. Et si un jour j'avais la possibilité de craquer sur une Duesenberg J, je le ferais ! » Évidemment, la marque de Maranello joue un rôle particulier chez notre homme : « Chez Ferrari,

j'aime particulièrement la F40, la 250 GT Châssis Court, qui est un mythe, ou la 458 Speciale dans les récentes. J'ai eu la chance d'avoir une 250 Cabriolet il y a quelques années, et je me suis amusé comme un fou avec cette voiture. » Sauf qu'au moment où il obtient le permis de conduire, quand il se met à restaurer à des voitures, travaillant dans la mécanique pour son plaisir en marge de ses études, il ne s'agit pas de puissantes sportives italiennes mais bien de leur opposé, des Citroën 2CV !

Ferrari presque par hasard

Le chemin vers Ferrari n'est pas encore tracé, mais un jalon important se présente au creux des années 80. « Après mes études, je revends les 2CV, faute de place, car je pars de chez mes parents, et je commence à travailler. Un jour, je passe devant un garage, en Alsace. Je tombe en pâmoison devant une voiture sous une bâche, à la forme très allongée. C'était une Maserati Ghibli, je l'ai achetée. » Il y a peu de gens qui restent insensibles à la beauté insensée du coupé de Modène, mais ceux qui décident d'un coup de se l'offrir sont encore plus rares. « Mon aventure dans la collection a commencé avec elle. Ça a pris forme ensuite quand je me suis lancé dans la concession automobile, avec les Alpine, puisque j'avais le panneau Renault. J'ai collectionné des Berlinette 1300 et 1600. » Des autos de pur passionné, mais qu'il a revendues, avec la concession Renault, pour passer à plus grand, en rachetant les concessions Mercedes de

Toulouse, en 1998. Et, paradoxalement, c'est grâce à la marque allemande que Jean-Paul va arriver chez Ferrari. « Dans le stock de secondes mains chez Mercedes, il y avait une Ferrari 355. Ça m'a donné l'occasion d'aller à la concession Ferrari de Toulouse, en 2001. J'ai découvert qu'elle était à vendre et j'ai pu l'acheter après avoir contacté Daniel Marin, qui dirigeait l'importateur de la marque en France, l'établissement Charles Pozzi. On s'est tapé dans la main à la fin du repas et la concession était à moi en février 2002. » Cette prise en main est passée par la revente des activités liées à Mercedes : aujourd'hui, Jean-Paul se concentre sur Ferrari, son bâtiment toulousain dédiant un showroom de 600 m² aux voitures neuves, le cœur de métier, à peu près autant pour les occasions, et en s'étendant en tout sur 4000 m² couverts.

Les neuves se vendent très bien, merci

On pourrait croire que la politique actuelle, marquée par un malus ahurissant sur certains modèles très émetteurs de CO₂, décourage la clientèle. « Ça l'ennuie beaucoup, mais il faut mettre le malus de 60000 € en regard du prix du neuf. Ce n'est pas la même chose avec une auto à 100000 € qu'avec une autre à 400000 €, notre prix moyen. La demande reste forte, que ce soit sur les V12 et les hybrides, et il faut globalement tabler sur un délai de livraison de deux ans. » Mais la moitié du chiffre d'affaires de Modena Sport est constituée par les modèles d'occasion et de collection. Ces derniers, surprise,



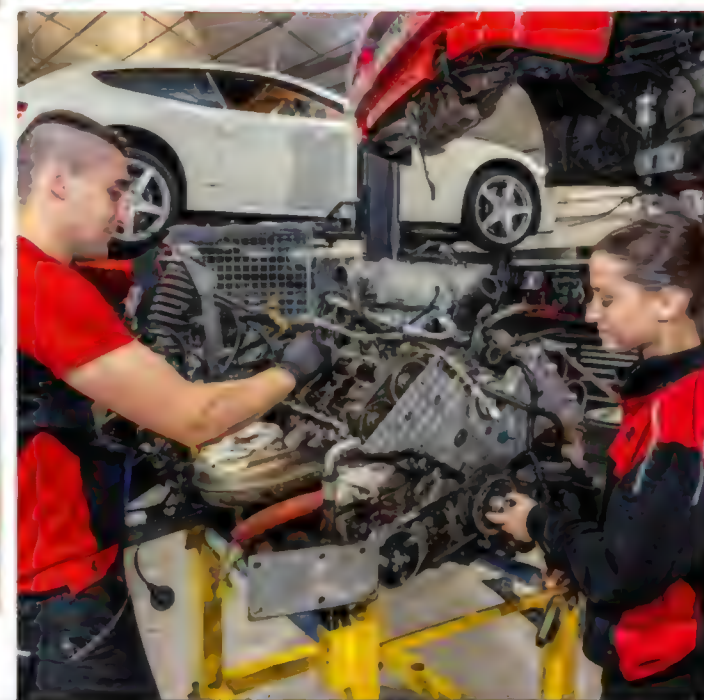
EN HAUT : UNE RARE BIZZARRINI 5300 GT JOUXTE UNE FERRARI 550. CI-DESSUS : MORGAN, ALFA ROMEO, AUTOBIANCHI, LE CHOIX EST LARGE !



LES MODERNES ET LES ANCIENNES S'ABRITENT SOUS LES 4 000 M² DE CE BÂTIMENT RESPECTABLE.



“ Je suis amateur de voitures au sens large. Pour moi une voiture, c'est une esthétique, une mécanique, une histoire... ”



VISION VERTIGINEUSE QUE CES PUR-SANG DE TOUS LES ÂGES EN TRAIN DE SE FAIRE CHOUCHOUTER PAR UN PERSONNEL SOIGNEUSEMENT FORMÉ.

arborent des blasons très variés. Cela va de la MG TD à compresseur à la Ferrari 812 Competizione en passant par la Ford GT ou encore la Porsche 911 Carrera 3.0. Certaines sont restaurées par Modena Sport, qui dispose pour ça d'une agence à Biarritz. Là-bas, outre la vente, on s'occupe de la mécanique, tandis que carrosserie et sellerie sont confiées à des artisans triés sur le volet. Il ne s'agit pas que de Ferrari : « *En ce moment, je fais restaurer une BMW 2002 Turbo, pour mon plaisir.* » En effet, une fois qu'une voiture a été remise à neuf, Jean-Paul aime se glisser quelque temps à son volant : « *Je suis un gourmand. Et quand je l'ai un peu utilisée, je la revends pour en acheter une autre. Je ne les garde pas, je ne suis pas un spéculateur mais un amateur. J'aurais dû garder quelques voitures, je serais beaucoup plus riche aujourd'hui !* » Comme dirait Enzo Ferrari, la meilleure est la prochaine mais, prévoyant, il conserve quelques anciennes à restaurer au moment opportun. La clientèle n'agit pas forcément comme lui, car elle recherche des voitures plaisir mais aussi des voitures placement. « *Dans le second cas, ce n'est pas forcément un mal, car ça permet de les préserver, de les restaurer et de conserver un parc en bon état,* explique notre passionné. *Mais la plus demandée reste la voiture coup de cœur, celle de sa jeunesse. Cela évolue en fonction de l'âge des acheteurs. Évidemment, le marché des autos des années 30-40 est très difficile, car ceux qui les ont connues jeunes ne sont plus là. Mais les vrais ama-*

teurs demeurent, pour les modèles de haut de gamme, comme les Isotta-Fraschini, les Bugatti... Aujourd'hui, la demande porte davantage sur les autos des années 60 à 80. Les Ferrari, les Porsche, les Jaguar, en somme les grands classiques, en particulier. » Avec le rajeunissement de la clientèle, ne voit-on pas la demande croître pour les youngtimers et les modèles encore plus récents ? « *Clairement. D'ailleurs, la 458 est la plus recherchée. Mais, on note aussi un petit engouement sur les 355, qui gagnent un peu de valeur, et auparavant, c'était la Testarossa. Les 348 et 308 GT4, autrefois boudées, reprennent aussi des couleurs. Quand elles ont une petite particularité, comme une teinte originale, les prix grimpent et elles se revendent bien. La clientèle recherche des autos un peu hors du commun, qui ont une histoire à raconter.* »

Plus une Ferrari roule, plus elle est fiable

Acheter une Ferrari, c'est souvent la réalisation d'un rêve, mais rouler avec, c'est une autre histoire. Cela dit, notre homme tempère. « *Depuis les années 60, pratiquement toutes les Ferrari roulent, sauf celles qui ont disparu, car elles sont conservées en bon état. La plupart des clients les utilisent assez régulièrement, plus qu'avant. On leur crée des événements, sur les récentes et les anciennes, ça fait partie de notre ADN. Ferrari organise aussi des sorties, comme aux 1000 Miglia.* » On peut toutefois se demander si cela ne coûte pas très cher en

pannes, en particulier sur les modèles anciens. Mais là encore, la réalité semble quelque peu différente. « *On voit régulièrement des modèles des années 60 à l'atelier. Globalement, les moteurs sont très fiables. Certes, on peut avoir des ennuis périphériques, mais cela concerne surtout les autos peu utilisées.* » Pourtant, les prix des modèles très peu kilométrés atteignent des sommets, ceux affichant de gros kilométrages restant raisonnables. Comment choisir ? « *Si on a envie d'une Ferrari pour s'en servir, mieux vaut en acheter une qui a un peu de kilomètres et été régulièrement entretenue. Si on souhaite une voiture patrimoniale, alors oui, il faut un faible kilométrage, elle sera plus chère à l'achat et à la revente, mais voilà, ce sera une bête à chagrin. Une voiture est faite pour rouler, sinon elle s'abîme ! Les redémarrer après des années de jachère peut coûter très cher.* » Vous voilà avertis. ■

L'ÉTAT DU MARCHÉ SELON JEAN-PAUL MONTANARI

On est en plein doute en ce moment, mais le marché de la voiture sportive, s'il est très petit, se tient et passe au travers des crises sans trop de problèmes. Sauf cataclysme mondial, ça ne devrait pas tellement changer. Sur le long terme, ce sont des voitures qui conservent leur valeur et constituent de bons fonds de portefeuille. Cela dit, le très haut de gamme se tasse un peu, donc il y a peut-être de bons achats à faire. Après, c'est un marché qui dépend à 90 % de l'étranger, et on a du mal à anticiper ses évolutions.

BMW M3 «E 36»

Production totale
(1992-1999): 71 242 exemplaires

LA CARROSSERIE COUPÉ
EST DE LOIN LA PLUS
RÉPANDUE. ET LA PLUS
AIMÉE DES AMATEURS
DE SPORTIVITÉ.



**C'est la première M3 mue par ce que BMW sait faire de mieux:
un magnifique 6-cylindres. Au menu: onctuosité mécanique au top, performances
qui parlent fort et caractère éblouissant. Tout cela se sait: la bête devient chère.
Ses prix continueront à monter.**

Après une première M3 certes bien mise au point mais dotée seulement d'un 4-cylindres, ce deuxième opus sur base d'E36 comble les amateurs, en adoptant le magnifique 6-en-ligne maison. Une version particulièrement affûtée, avec d'emblée une puissance maxi perchée à 7000 tr/mn et un rendement élevé. Sans oublier l'aspect plaisir: des sonorités enjouées et une disponibilité à tous les régimes, avec des accélérations délectables. Toutes les commandes de conduite, dosées avec justesse, offrent une grande précision, même si certains trouvent la direction de la version 3 l un peu trop démultipliée. Entre la 3,0 l et la 3,2 l, beaucoup plus de modifications qu'il n'y paraît. Un moteur revu de fond en comble! Et une boîte 6 rapports ou l'optionnelle SMG séquentielle servo-

commandée. Une première mondiale mais qui, aujourd'hui, apparaît datée dans sa réactivité: trop lente. Un bémol: en utilisation intensive, les freins peuvent sembler limites en endurance.

Coté fiabilité, pas de loup à redouter. Les exemplaires bien entretenus dépassent 300 000 km. Il faut juste remplacer les coussinets de bielles à 150 000 km: une opération prévue par BMW. Sur les 3,2 l, le système de distribution Vanos peut se montrer capricieux, altérant la puissance. Sur les 3,0 l, attention à la traverse qui supporte le moteur et le train avant: elle peut se fissurer. Un renfort en inox peut être ajouté. Au-delà de 150 000 km, possible fatigue des silentblochs et articulations des trains roulants. À bord, aléas de l'ordinateur de bord. ■

NETTEMENT MOINS RÉPANDU, LE CABRIOLET SE PROPOSE
À DES TARIFS SUPÉRIEURS DE L'ORDRE DE 25 %.



CETTE M3 A AUSSI EXISTÉ EN 4-PORTES. NETTEMENT
MOINS RECHERCHÉE, NETTEMENT MOINS COTÉE.



Cote & achat

À PARTIR DE 18 000 €

➔ M3 coupé 3.0

Nov. 1992 à sept. 1995

CARACTÉRISTIQUES: 2 990 cm³, 286 ch à 7 000 tr/mn, 321 Nm à 3 600 tr/mn, 250 km/h, 1000 m D.A.: 25,1 s.

COTE ACTUELLE: 31 000 €

SPÉCIFICITÉS: version initiale, déjà affûtée et parfaitement au point. 14 436 exemplaires + 10 220 modèles US.

➔ M3 coupé 3.0 GT

Févr. à juin 1995

CARACTÉRISTIQUES: 2 990 cm³, 295 ch à 7 000 tr/mn, 323 Nm à 3 900 tr/mn, 250 km/h, 1000 m D.A.: 25,4 s.

COTE ACTUELLE: 48 000 €

SPÉCIFICITÉS: mise au point pour la compétition. Optimisée en puissance, en aérodynamique, lame de spoiler et aileron arrière réglables, jantes 17 pouces du cabrio. Uniquement en vert racing green. 350 exemplaires.

➔ M3 coupé 3.2

Sept. 1995 à juil. 1998

LE CHOIX
de Sport Auto Classiques



CARACTÉRISTIQUES: 3 201 cm³, 321 ch à 7 400 tr/mn, 350 Nm à 3 250 tr/mn, 250 km/h, 1000 m D.A.: 24,3 s.

COTE ACTUELLE: 35 000 €

SPÉCIFICITÉS: moteur largement revu, plus de 100 ch/litre, caractère et performances affûtés. Boîte 6 manuelle ou SMG. 8 962 exemplaires + 11 793 modèles US.

➔ M3 cabriolet 3.0

Mars 1994 à sept. 1995

COTE ACTUELLE: 40 000 €

SPÉCIFICITÉS: les amateurs de plein air applaudissent. De luxe aussi: cuir de série. Mais l'auto, alourdie de 80 kg, est moins sportive. 1975 exemplaires.

➔ M3 cabriolet 3.2

Sept. 1995 à août 1999

COTE ACTUELLE: 43 000 €

SPÉCIFICITÉS: en 3,2 l, le poids augmente encore, mais le moteur compense bien. 3 870 exemplaires + 6 269 modèles US.

➔ M3 berline 3.0

Sept. 1994 à sept. 1995

COTE ACTUELLE: 18 000 €

SPÉCIFICITÉS: comme le coupé.

Avec une sellerie cuir en série. La moins cotée de toutes. 1 283 exemplaires.

➔ M3 berline 3.2

Sept. 1995 à déc. 1997

COTE ACTUELLE: 21 000 €

SPÉCIFICITÉS: carrière écourtée pour la berline qui profite tout de même de l'optimisation des 3,2 l. 1 990 exemplaires + 8 610 modèles US.

Les prix sont donnés pour des voitures prêtes à prendre la route, en bon état général, sans faiblesse particulière.

ASAUTO & PARTSWAGEN

Spécialiste **BMW** Depuis 1985

Vente Véhicules d'occasion

Recherches personnalisées

Pièces neuves et d'occasion

Livraison France 24/48h et International

Atelier Mécanique

Entretien et Réparation

Atelier Carrosserie et Peinture

Devis sur demande



Restauration véhicules anciens

Suivant vos envies

Service transport

Sur toute la France

Expertise de votre véhicule

Avec un expert agréé

- N'hésitez pas à nous contacter -

Zone Artisanale - 21560 ARC SUR TILLE - France

Tél. 03.80.37.24.06 - asauto2@wanadoo.fr - www.asauto.com

Siret 332 525 468 00036 - Agrément n°PR210004D

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

BUGATTI 57 ATALANTE:

Œuvre d'art sur quatre roues

UN MYTHE POUR L'ÉTERNITÉ

Quoiqu'ingénieur, quoiqu'instigateur de mécaniques avant-gardistes et extrêmement raffinées, Ettore Bugatti est surtout et avant tout un esthète. Il plébiscite les créations de son fils Jean, ingénieur en mécanique et styliste, qui travaille à ses côtés et qu'il affectionne tout particulièrement. C'est ce fils qui est à l'origine des carrosseries mythiques de la marque. Dont cette merveilleuse 57.

Avant-gardisme effréné

PRÈS DE 1000 BREVETS!

Le père Ettore et le fils Jean sont à l'origine de plus de 1 000 brevets, représentant au total 1 775 inventions. La plupart concernent l'automobile. Mais avec sa soif de création, Ettore a aussi mis au point des machines dans des domaines totalement différents. Dont une, typique de ses origines italiennes, qui sert à fabriquer des pâtes!

Incarnation parfaite de la marque

LA BUGATTI ROUTE / COURSE PAR EXCELLENCE

Si la Type 35 née en 1924 est un chef-d'œuvre absolu et détient toujours le record de victoires en course avec 2 000 lauriers récoltés lors de multiples épreuves, elle reste une voiture de compétition. La 57, elle, se décline en versions tourisme, sport et course. Et c'est une auto... incroyable! Elle atteint 175 km/h. Ciment, à une époque où les vitesses routières tournent autour de 50 km/h! Les 57 vont représenter le plus gros volume de ventes de la marque: 685 exemplaires.



NECTAR ABSOLU

Si vous aimez les mythes roulants et que vous n'êtes pas allergique aux puissantes originalités des Bugatti, cette rare 57 Atalante ne peut que vous combler. Vous la verrez plus souvent en image que sur route. Elle se livre ici sous ses plus beaux atours. Moments de rêve, moments de grâce...

Atalante : une carrosserie à part



UNE CRÉATION VOLONTAIREMENT STYLISÉE

Des 57, il y en a eu à toutes les sauces. Des berlines à 4 portes ont même existé, mais elles représentent une faible part de la production. La plupart des carrosseries sont des coupés ou des découvrables, sans oublier les pures versions de compétition. Cette carrosserie ouvertement tournée vers la création stylistique a été révélée en avril 1935. Elle était dénommée « faux-cabriolet ». Elle ne sera baptisée Atalante qu'à partir du Salon d'octobre 1935.

Petite série



QUE DES EXEMPLAIRES UNIQUES

Selon les sources, la production de l'Atalante est évaluée à 33 ou 34 exemplaires, produits de 1935 à 1939. Il n'y en a pas deux pareils. Les carrossiers travaillant couramment avec la marque y sont allés de leur interprétation, dont le célèbre Gangloff. Mais les réalisations les plus pures restent celles de l'usine. Quelques-unes ont reçu un toit ouvrant. Les dernières adoptent le dessin « phare bas » apparu au Salon de l'auto de 1937, puis la calandre à deux pans coupe-vent.

UN HISTORIQUE CLAIR MODÈLE 1938, LE 25^E DE LA SÉRIE

Au Salon de l'auto 1937, le coupé Atalante est décrit ainsi: «2/3 places, 2 portes. Sièges métalliques indépendants avec capitonnage amovible. Garniture: cuir fin. Ailes enveloppantes profilées. Grand coffre et compartiment à outillage dans la pointe AR. Pare-Soleil. Essuie-glace double. Rétroviseur. Pare-chocs AV.» Il est facturé 124 000 francs. L'Atalante est abandonnée après le Salon 1938, mais dix autos seront construites jusqu'au début de 1939.

Cet exemplaire a été modèle d'exposition au Salon de Genève 1938, il est vendu juste ensuite, le 5 avril, au concessionnaire Bugatti de la ville. Seuls deux coupés Atalante seront acquis en Suisse. Il est décrit ainsi: «Coupé. Poids 1473 kg.» Il est ensuite revendu deux fois, et se voit greffer un compresseur, par l'usine, en 1952.

En 1955, il est cédé à un habitant de Berne pour 5000 francs suisse: «J'ai acheté ce coupé 57 qui était noir et jaune. L'état mécanique était bon sauf l'embellage, qui commençait à laisser des paillettes dans le filtre! Je l'ai utilisé en usage quotidien sur 15 000 km. Il consommait 25 l/100 km. Son rayon de braquage un peu grand nécessitait de virer en dérapage des quatre roues, en première, sur les petites places. J'ai dû revendre mon Atalante à la naissance de mon fils. Juste après, j'ai appris que l'acheteur avait coulé quatre bielles.»

L'auto est réparée. Lors d'un rallye au Mans, le nouveau propriétaire double une 57 SC à plus de 200 km/h! Il part vivre aux États-Unis. Où l'auto sera achetée par un collectionneur en 1961. Pour 3500 \$...

Moteur 8-cylindres en ligne

UNE PIÈCE DE CHOIX

8 cylindres en ligne, une construction tout en aluminium, deux arbres à cames en tête recouverts de cache en alu bouchonnés: les moteurs Bugatti sont de véritables pièces d'orfèvrerie. Et, en leur temps, au top niveau côté puissance au litre. Avec des régimes de rotation qui, pour l'époque, aussi, sont élevés.

Une caractéristique totalement rétrograde

LE PONT AVANT... RIGIDE!

Ettore ne transigeait sur aucun point relevant de l'esthétique. Jean Bugatti avait réussi, contre l'avis de son père, à imposer des moteurs à double arbre à cames en tête et des freins à commande hydraulique. Pour la 57, il destina même un train avant à roues indépendantes. Refus catégorique d'Ettore. La raison: le pont rigide forgé de section ronde constitue à ses yeux un petit joyau, qu'il ne faut en aucun cas supprimer. Toutes les Bugatti, même de course, vont conserver cet archaïsme. Jusqu'aux dernières Type 101 des années 50! Au détriment du comportement routier, évidemment.



Cette magnifique sculpture sur tôle qui allie avec un rare bonheur



Au choix du client...

DES TEINTES LE PLUS SOUVENT BICOLORES

Quelques exemplaires sont totalement noirs. Mais la plupart sont bicolores. Avec, comme ici, une couleur vive et une flamme latérale peinte en noir et qui englobe l'entourage des vitres latérales. Toutes les autos ont été repeintes depuis leur création.

Des pièces de musée

TOUTES DANS DES ÉTATS EXCELLENTS

Toutes les Atalante recensées aujourd'hui appartiennent à des musées ou à des collectionneurs privés. Toutes ont bénéficié de restaurations exemplaires et sont dans des états excellents. Et toutes sont des objets vénérés, qui ne roulent que très, très, très peu.

Matériaux de carrosserie

ACIER OU ALUMINIUM

Jusqu'au début de l'année 1937, les Atalante sont construites avec une carrosserie en acier. Après, celles-ci adoptent l'aluminium. Et l'option toit ouvrant est abandonnée.

Jantes variables

À VOILE PLEIN OU À RAYONS

Suivant les exemplaires, les Atalante ont été équipées d'origine de jantes classiques dotées d'enjoliveurs qui les couvrent complètement; ou de roues à rayons, systématiquement montées sur les dernières.



galbes et surfaces planes abrite une mécanique d'exception

Même en son temps, une voiture hors norme

AVEC DES PRIX... DÉLIRANTS

Pour s'offrir une Atalante, il fallait - déjà - être richissime. Au Salon de l'auto 1935, cette voiture qui stupéfie les foules est facturée 90 000 francs. Soit 5 000 à 8 000 francs de plus que les autres carrosseries proposées sur la Type 57. 90 000 francs, c'est exactement 5 fois plus que le prix de la nouvelle Citroën Traction !

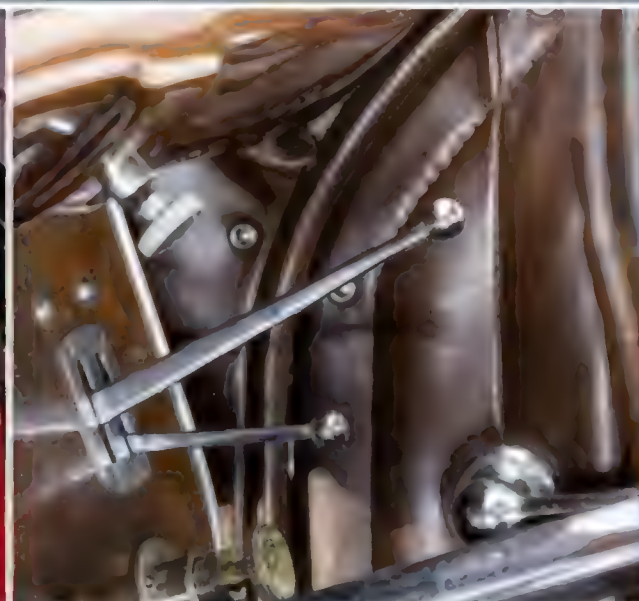




À bord, une classe parfaite, à l'ancienne

TRADITION ET DISTINCTION SANS CONCESSION

Un intérieur de toute beauté. Avec, comme le précise la brochure de l'époque, des garnitures en « cuir fini ».
La planche de bord (qui, pour le coup, est véritablement une planche), est en bois vernis.
Avec une instrumentation extrêmement complète, pas moins de sept cadrans, auxquels la graphisme délicat et les aiguilles fines apportent une note délicieusement luxueuse. Toutes les Atalante sont avec volant à droite, comme il sied aux modèles sportifs de l'époque.



BUGATTI 57 ATALANTE

PRODUCTION

1935-1939
33 ou 34 exemplaires
Usine: Molsheim

TECHNIQUE

Moteur
8 cylindres en ligne, 3257 cm³,
double arbre à cames en tête,
2 soupapes / cylindre,
carburateur double-corps,
140 ch à 4500 tr/mn,
puis 175 ch à partir de sept. 1936
Version à compresseur
à partir de sept. 1936: 200 ch

Boîte
4 rapports

Trains roulants
Trains AV et AR rigides

Freins
4 tambours, à commande hydraulique

Pneus
5,50 × 18 à l'AV, 6,00 × 18 à l'AR

Poids à vide
1473 kg

PERFORMANCES

Vitesse: 150, 175, 200 km/h

COTE

2 à 3 millions d'euros

**LAQUELLE
CHOISIR ?**

Les ventes d'Atalante sont rarissimes. Cet exemplaire a été vendu par Artcurial à Rétromobile en 2018. Son prix: 2 903 200 €. RM Sotheby's avait vendu le prototype de l'Atalante en 2017: 3 024 000 €.

PRECIOUS CARS

EXCLUSIVE & LUXURY CAR CARE CENTER



AC - ACE BRISTOL 1956 - 12H DE REIMS - CONFIÉE PAR AUTO TECHNO SPORTS LE MANS
POLISSAGE COMPLET - TRAITEMENT CIRE SWISSVAX CRYSTALROCK - SOINS DES CUIRS

RÉNOVATIONS DES CARROSSERIES ET DES CUIRS
TRAITEMENTS CÉRAMIQUE - TRAITEMENTS ET SOINS NATURELS
AMÉNAGEMENTS DE GARAGES PRIVÉS

COLOURLOCK

SWISS WAXMAKERS SINCE 1930

SWISSVAXTM
HIGH PERFORMANCE CAR CARE
HAND MADE IN SWITZERLAND

Modesta[®] 
PLUS CREATION TECHNOLOGY

polydal 

precious-cars.fr

Atelier confidentiel au Mans



Precious Cars Le Mans

02.52.19.22.25

contact@precious-cars.fr

**FUTUR
COLLECTOR**

OCCASION | À PARTIR DE 21 000 €

OPEL SPEEDSTER



Hormis les quelques versions OPC, Opel ne nous a pas habitués à produire des modèles sportifs. Mais il y a eu des exceptions ! Parmi elles, on se souvient de l'alliance avec Lotus, pour proposer sa vision de l'Elise, à travers le Speedster...

TEXTE ET PHOTOS THOMAS RIAUD

MOTEUR

Pour motoriser son Speedster, Opel est allé puiser dans sa vaste banque d'organes. Le 2.2 Ecotec atmosphérique, doté d'une solide distribution par chaîne, est fiable. Et malgré une puissance raisonnable de 147 ch, il n'est jamais trop sollicité pour déplacer les 876 kg de l'ensemble. Sa seule petite faiblesse concerne le joint du filtre à huile, qui peut fuir. Quant au 2.0 turbo de 200 ch, il a lui aussi été éprouvé sur d'autres Opel, notamment les versions sportives OPC. Bien qu'un peu plus lourd, avec une masse donnée à 930 kg, il n'est pas non plus surexploité, d'où une très belle fiabilité également. Il faudra en revanche songer à changer la courroie de distribution tous les cinq ans, dans la limite de 50 000 km, ce qui revient, avec la pompe à eau, à 900 € environ chez un indépendant. Dans tous les cas, pour une simple révision annuelle avec la vidange et le changement des filtres, comptez un peu moins de 300 €.

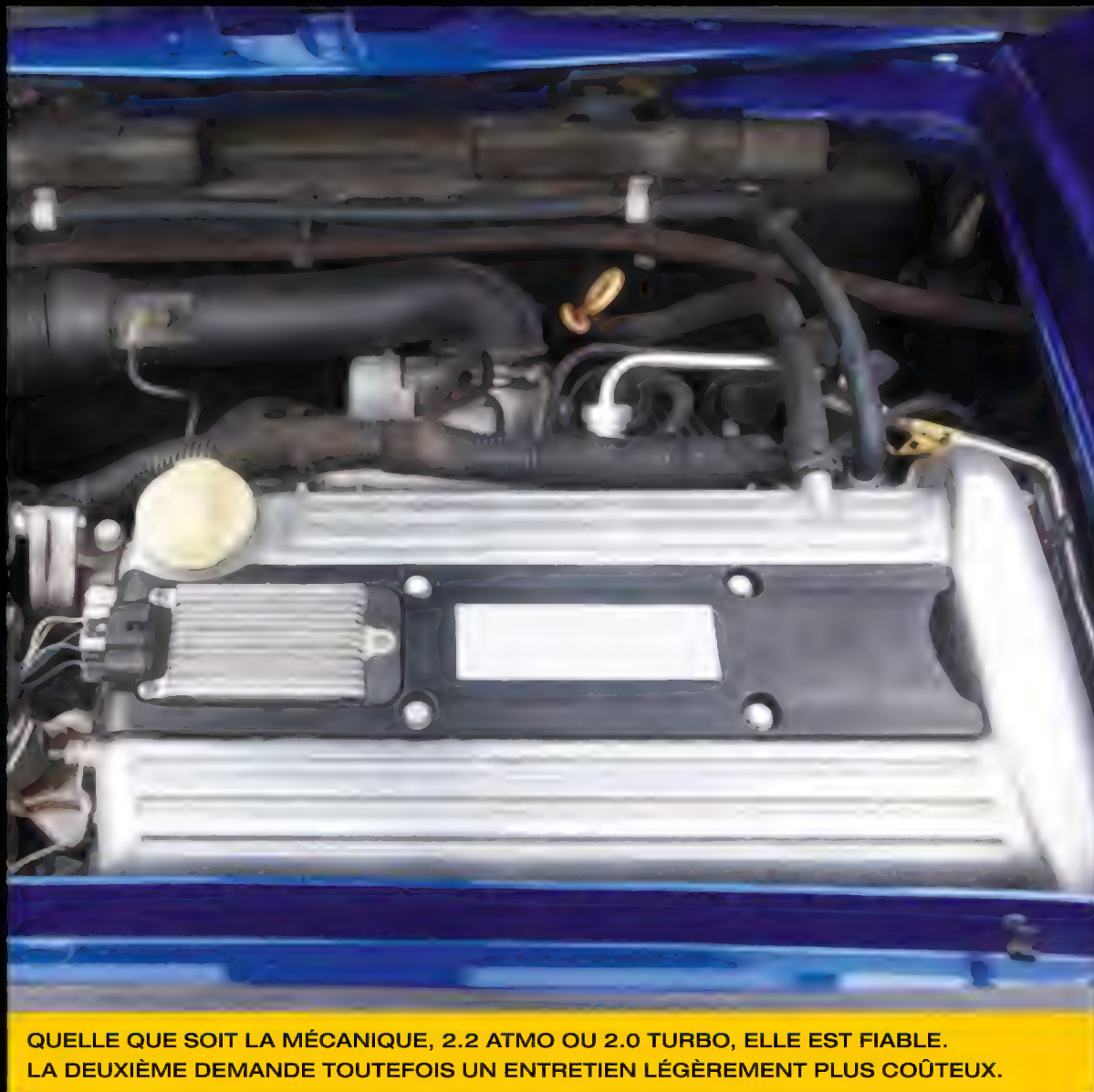
LE CHOIX DE SPORT AUTO CLASSIQUES

Une simple version atmo pourra déjà combler 90 % des conducteurs tant elle distille un plaisir de conduite intense et sans filtre. C'est un excellent choix ! Mais la Turbo vous fait entrer dans une autre dimension, et c'est cette dernière qui a notre préférence.

LES ESSAIS DU SPEEDSTER DANS SPORT AUTO

- **N° 464** (09/00):
Essai Speedster 2.2
- **N° 472** (05/01):
Match Speedster vs Lotus Elise
- **N° 484** (05/02):
Dossier cabriolets Speedster 2.2
- **N° 495** (04/03):
Contact Speedster Turbo





QUELLE QUE SOIT LA MÉCANIQUE, 2.2 ATMO OU 2.0 TURBO, ELLE EST FIABLE.
LA DEUXIÈME DEMANDE TOUTEFOIS UN ENTRETIEN LÉGÈREMENT PLUS COÛTEUX.



TRANSMISSION

Cette propulsion reçoit une boîte mécanique à 5 rapports, sur le 2.2 comme sur le turbo. Dans les deux cas, outre un guidage sans faille, la fiabilité est avérée. La seule faiblesse est l'embrayage, dont l'usure varie très fortement selon l'usage fait de la voiture. Pour la turbo, il faut compter 580 € de pièces, ce qui fait gonfler la facture à près de 1 000 € chez un indépendant avec la main-d'œuvre.

Excepté un cuir de qualité qui garnit les sièges, les autres revêtements de l'habitacle vieillissent mal

INTÉRIEUR

L'intérieur, minimaliste, est presque un copier-coller de celui de l'Elise, avec la structure apparente en aluminium. Excepté le cuir des sièges, de qualité, les divers revêtements ne vieillissent pas bien si l'on n'en prend pas





SEULE LA PARTIE SITUÉE AU-DESSUS DES PORTES, VITRAGE, TOIT ET ARCEAU, TRAHIT L’AFFILIATION DU SPEEDSTER AVEC LA LOTUS ELISE. TOUT LE RESTE LUI EST SPÉCIFIQUE.



LA PLANCHE DE BORD LÉGÈREMENT DIFFÉRENTE DU SPEEDSTER REND L’ENSEMBLE UN PEU MOINS SPARTIATE QUE DANS L’ELISE, MÊME SI LA RESSEMBLANCE EST PLUS MARQUÉE.

soin, et les ajustages restent approximatifs. Vérifiez le bon état du toit amovible ainsi que ses fixations. Le peu d'électronique embarquée ne pose guère de souci, y compris au niveau de l'affichage digital. Enfin, contrairement aux versions anglaises ou allemandes, il n'y a pas eu de série spéciale réservée à la France.

TRAINS ROULANTS

La légèreté du Speedster a bien des vertus, à commencer par celle de préserver les trains roulants, même en usage sportif. Autre argument : les pièces ne sont pas chères. Ainsi, une simple paire de disques coûte à peine 190 € ! Mais le Speedster n'est pas au-dessus de tout reproche. Les roulements avant sont réputés fragiles, au point de pouvoir perdre une roue. Ce souci concerne aussi l'arrière, mais le cardan empêche la roue de sortir. Heureusement, il existe un kit à monter pour éviter ce... désagrément. Quant aux suspensions, signées Bilstein avec des ressorts Eibach, elles sont d'excellente qualité, si bien qu'il n'y a pas à changer les amortisseurs. Mais cela impose tout de même un retarage tous les 40 000 km, ce qui apporte un vrai plus côté comportement. Le souci majeur concerne les pneus d'origine en 175 (en 17 pouces), qui ne sont plus fabriqués. Il faut mettre du 185 pour préserver les jantes initiales (ce qui peut poser problème lors du contrôle technique) ou monter d'autres roues. Enfin, l'ABS est trop sensible et pénalise la conduite en usage rapide, mais il est déconnectable.

Réparer la structure en aluminium issue de la Lotus Elise n'est pas donné à tout le monde, ni bon marché. Il faudra inspecter le châssis avec soin

IDENTIFICATION

Les numéros d'identification (qui doivent figurer sur la carte grise) sont gravés sur un « autocollant constructeur », visible dans l'embrasure de la porte côté passager.

CARROSSERIE ET STRUCTURE

Fabriquée à Hethel chez Lotus, ce roadster hérite de la structure en aluminium de l'Elise. C'est une pièce qui, en cas de choc, se répare difficilement et à grands frais chez un spécialiste. Regardez le châssis au niveau des fixations des triangles car, s'il y a eu un choc, c'est ici que l'on peut en voir les séquelles. De même, la carrosserie en composite doit paraître homogène : des écarts importants ou irréguliers entre les éléments témoignent d'un probable accident. Bien vérifier l'état des visseries, notamment leur éventuelle corrosion, qui en dit long sur le bon entretien. Cette carrosserie basse est naturellement très exposée et peut donc porter des stigmates (surtout sur la face avant). Sachez que certains éléments spécifiques au Speedster sont devenus introuvables, comme les optiques. ■

OPEL SPEEDSTER

PRODUCTION

De 2000 à 2005

TECHNIQUE

SPEEDSTER 2.2 2000 À 2005

Nbre de cylindres
4 cyl. Ecotec, 16 S

Cylindrée
2198 cm³

Puissance maxi
147 ch à 5800 tr/mn

Boîte de vitesses
5 rapports manuels

Poids
876 kg

Vitesse maxi
217 km/h

SPEEDSTER 2.0 TURBO 2003 À 2005

Nbre de cylindres
4 cyl. turbo, 16 S

Cylindrée
1998 cm³

Puissance maxi
200 ch à 5600 tr/mn

Boîte de vitesses
5 rapports manuels

Poids
930 kg

Vitesse maxi
243 km/h

COTE

Les versions à moteur 2.2 atmosphérique, bien plus courantes et moins prestigieuses que la turbo, restent les plus abordables : elles s'affichent dès 21 000 €. L'offre principale tourne autour de 28 000 € pour les beaux exemplaires. Pour ce qui est de la turbo, comptez plutôt 35 000 € avec peu de kilomètres.



■ Style ■ Agrément de conduite
■ Performances ■ Prix et entretien ■ Exclusivité



■ Image ■ Finition légère
■ Certaines pièces introuvables

VERDICT ★★★★★

Bien que rare et performante, cette authentique sportive n'en demeure pas moins très abordable à l'usage, y compris en version de pointe « turbo », prise ici comme référence. Ainsi, pour parcourir 10 000 km, prévoyez un budget de 700 € environ.

AVEC SON MOTEUR EN POSITION CENTRALE ET SON CHÂSSIS RIGIDE EN ALUMINIUM, L'OPEL SPEEDSTER OFFRE UN COMPORTEMENT ROUTIER DE TOUT PREMIER ORDRE. IL EST ÉGALEMENT BIEN SECONDÉ PAR DES MÉCANIQUES PUISSANTES ET FIABLES.

OÙ LA TROUVER

LE RÉSEAU

Oubliez cette piste, le Speedster est trop ancien pour y être vendu. En revanche, pour trouver des pièces mécaniques et faire le petit entretien, pourquoi pas.

ENTRETIEN Prix TTC, main-d'œuvre comprise

- **DISTRIBUTION: 900 €**, vers 50 000 km ou tous les 5 ans
- **EMBRAYAGE: 1000 €**, vers 120 000 km
- **PNEUS AV/AR: 500 €**, les 4 vers 60 000 km
- **AMORTISSEURS AV/AR: 700 €**, vers 200 000 km
- **DISQUES AV/AR: 300 €**, vers 90 000 km
- **ÉCHAPPEMENT SILENCIEUX: 650 €**, vers 150 000 km
- **RÉVISION STANDARD: environ 300 €**, tous les 10 000 km ou 1 fois par an

COÛT DE L'ASSURANCE

Cas d'une Opel Speedster Turbo de 32 200 km, année 2005, valeur 36 000 €

Conducteur A

Tous risques, 30 ans,
35 % de bonus,
région Caen

Cotisation annuelle:

567 € TTC
(franchise de 580 €)

Conducteur B

Tous risques, 40 ans,
50 % de bonus,
région Caen

Cotisation annuelle:

344 € TTC
(franchise de 580 €)

**LES SPÉCIALISTES DU HAUT DE GAMME**

L'Opel Speedster est assez exclusif pour intéresser les professionnels, donc c'est plutôt une bonne filière. Quitte à devoir payer le prix fort, exigez un exemplaire irréprochable toujours bien suivi, à l'historique limpide, vendu avec une garantie totale.

LES PARTICULIERS

L'essentiel de l'offre se situe chez les particuliers, avec de beaux modèles... mais aussi de moins beaux. De nombreux Speedster proviennent de l'étranger - notamment d'Allemagne -, et certains ne sont pas d'origine: méfiance, d'autant que les kilométrages peuvent être modifiés. Visez un bel exemplaire, entretenu régulièrement et d'origine.

LE CLUB

Le Speedster a ses adeptes, mais faute de club spécifique, on trouve un grand nombre de forums qui lui sont consacrés, en particulier en Suisse (www.myspeedster.ch). Le spécialiste français de ce modèle reste le site Internet delage-speedster.com, qui propose même des pièces neuves ou d'occasion.

Sport **auto** *Classiques*

ANNONCES



► A VOTRE SERVICE

Directrice de publicité : **Julie Martinot 01 41 33 57 73** | Directeur de publicité adjoint : **Fabrice Gauvin 01 41 33 29 46**

Chargé de communication : **Malo Jost 01 41 33 50 66** | pub.sportauto@reworldmedia.com | sportauto.fr

30^{ème} édition des **500 FERRARI CONTRE LE CANCER** par Sport & Collection

► Depuis 1995, Sport & Collection réunit chaque année des centaines de voitures de légende sur le mythique circuit du Val de Vienne, avec cette année 1 250 GT, Protos et F1 présentes dont plus de 600 Ferrari. Une édition riche en émotions pour une grande cause caritative puisque l'ensemble des dons récoltés pendant le week-end sont reversés aux chercheurs du Pôle Cancérologie du CHU de Poitiers. En 2023 plus de 6 millions d'euros avaient déjà été récoltés depuis l'origine. De nombreuses personnalités automobiles sont venues fêter cet

anniversaire : Henri Pescarolo, Jean Alesi, René Arnoux mais également Thierry Boutsen, Jürgen Barth, Emanuele Pirro, Christine Beckers, Laurent Aïelo, Christophe Tinseau et Xavier Pompidou ont tous pris la piste. Encore bravo et merci aux organisateurs et à tous les bénévoles pour ce weekend inoubliable clôturé comme à son habitude par un show aérien de la patrouille de France !



Informations :
<https://sportetcollection.org/>



VOTRE HOUSSE de protection AUTO & MOTO



**LA COMPAGNIE
DE LA HOUSSE**

depuis 1998

Fabricant-Distributeur



housses show room
Mustang : 209 eur ttc

Retrouvez nous aussi
aux événements :
- CLASSIC DAYS avec le team
PAUL'S CLASSIC CARS
- RALLYE d'AUMALE

PROMO CLASSIC's DAYS : 10% de remise sur les housses show room et une housse de volant offerte (25€) >8/07/24

www.compagniedelahousse.com

09 80 80 19 72 8 rue des petites marnières 72650 St Saturnin (Le Mans)



LA CONCIERGERIE AUTOMOBILE
pour voitures de sport et de collection



Pourquoi vous contenter d'un parking
quand vous pouvez profiter de tellement plus ?



01.89.47.00.43
www.carsup.io



Transport Walter

SECURITE | RAPIDITE



Votre Partenaire de Confiance pour Tous Type de Transport

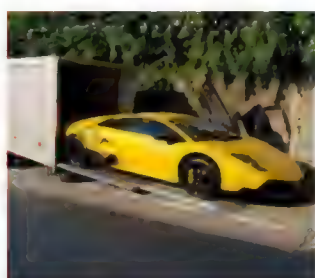
► La société **Walter & Fils** à Bischheim en Alsace est spécialisée dans le transport de véhicules sur remorque par camion, voitures de luxe, de collection, de prestige etc., sur le territoire français mais à l'international également.

► Vous pouvez compter sur une équipe qualifiée, composée de chauffeurs sérieux qui ont de nombreuses années d'expérience dans le transport de voitures d'exception en France et Europe.

► **Walter & Fils** vous assure des transports en toute sécurité et surtout dans les délais indiqués !

► Pour réaliser des transports efficaces, sécurisés et dans les délais impartis, nous mettons tout en œuvre pour vous proposer des services adaptés à vos besoins.

► Vous pouvez compter sur notre équipe professionnelle, rigoureuse et qui met tout en œuvre pour vous apporter le professionnalisme et la minutie que vous méritez.



5 avenue de l'énergie
67800 Bischheim

☎ 03 88 83 41 15

☎ 06 63 05 21 16

☎ 06 62 68 78 15

contact@transport-walter.com



Jean-Luc BOIS
06.85.10.12.98
jeanlucbois@heritagemc.com



LE SPÉCIALISTE
Ferrari
À PARIS

- PRÉPARATION
- REVISION
- ACHAT
- VENTE

@HERITAGEMOTORSCARS
10 Rue Jules Bourdais 75017



Romain BOIS
07.62.52.61.72
romainbois@heritagemc.com



★★★★★
4.7/5
AVIS CLIENTS



NOTE MOYENNE CALCULÉE SUR 7572 AVIS*

Nous assurons ce qui compte le + pour vous



Simple et immédiat, **Rétro+** vous permet de regrouper en quelques clics vos contrats d'assurances auto/moto (véhicules de tous les jours, loisirs, collection ou prestige), habitation et santé dans une offre unique et personnalisée, avec un des meilleurs rapports service/prix du marché.



Près de 100.000 adhérents nous font déjà confiance.
Rejoignez la communauté !

www.retro.fr

Rétro+ est une marque commerciale de Courtage et Services, Société par Actions Simplifiée au capital de 100 000 € - 100 rue de la République - 75001 PARIS - RCS PARIS 318884452 - N° de TVA intracommunautaire : FR1515151515 - SIREN 318884452 - Site internet : www.retro.fr - Téléphone : 01 70 00 00 00

SKATEBOARD



TRÈS AFFÛTÉ



Surnommée «planche à roulettes», la petite Renault 5 Alpine Groupe 2 a souvent donné du fil à retordre aux puissantes Groupe 4. Du Monte-Carlo au Bandama, en passant par l'Acropole, elle a réalisé des prouesses sur tous les terrains!

PAR ALAIN PERNOT
PHOTO LAURENT VILLARON

Nos amis anglais ne manquent jamais d'imagination lorsqu'il s'agit de trouver des surnoms. Lors de la saison 1977, c'est avec malice et délectation qu'ils se sont penchés sur les nouveautés concoctées par Renault Sport. C'est ainsi qu'à Silverstone, lors du Grand Prix de Grande-Bretagne, la débutante RS 01 a immédiatement été rebaptisée «la théière jaune», compte tenu du panache de fumée qui s'échappait régulièrement de son moteur turbo. Quelques mois plus tard, lors du rallye du RAC, c'est la Renault 5 Alpine qui les a à nouveau inspirés. D'une agilité stupéfiante, la petite bombe a rapidement reçu un sobriquet plus valorisant: le «skateboard». Un bel hommage pour une auto qui s'inscrit parfaitement dans la philosophie de la Mini anglaise qui avait tant marqué la décennie précédente. Étonnamment, c'est par les pays de l'Est que la Renault 5 Alpine est venue à la compétition, courant 1977: «Après avoir couru sur une R5 TS, Tadeuz Debowski a engagé une R5 Alpine de série en Pologne et nous avons regardé comment nous pourrions l'améliorer, explique Patrick Landon, alors en charge des rallyes chez Renault. Nous avons donc

❶ procédé à une séance d'essais près de Fontainebleau avec Jean Ragnotti, l'ingénieur Michel Têtu et le mécanicien François Lhermoyé, dit "Papa Schultz". » Michel Têtu se souvient encore très bien de ce 20 juin 1977! « Nous roulions dans une carrière et, au bout d'un moment, le garde champêtre a déboulé pour mettre fin à notre séance. Patrick Landon l'a convaincu que nous ne faisons rien de mal, mais il a tout de même fallu lui faire faire un tour aux côtés de Jeannot pour l'en convaincre. Finalement, il est reparti avec son uniforme repeint de poussière blanche! Quant à moi, j'ai pu identifier une faiblesse au niveau du train arrière. J'ai commencé à travailler sur ce point. »

Le rallye, dernière roue du carrosse Renault Sport

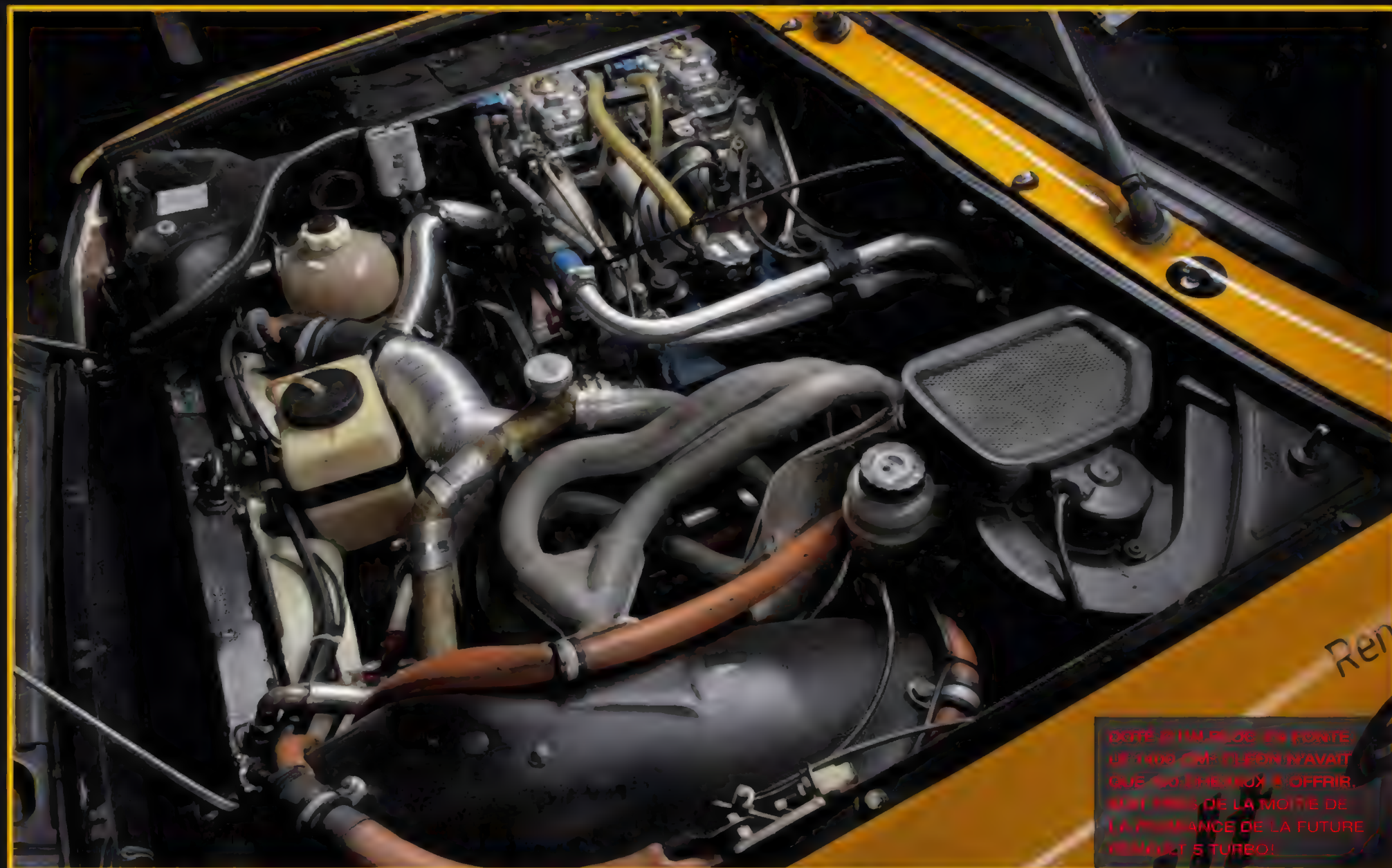
À cette époque, l'écurie Renault Sport (créée début 1976) met en place une stratégie sportive fondée sur la Formule 1 et la conquête des 24 Heures du Mans. L'activité rallye n'est que secondaire et priée de promouvoir des modèles à grande

diffusion frappés du Losange plutôt que des Alpine aux ventes confidentielles. Exit donc l'Alpine A310 V6 au potentiel encore inexploité. « Gérard Larrousse avait déjà programmé la Renault 5 Turbo mais, en attendant, il manquait une étape... » rappelle Patrick Landon. Feu vert est donc donné courant 1977 pour développer une Renault 5 Alpine Groupe 2 de 140 ch. Michel Têtu se met à la tâche et concocte un kit complet destiné à faire de cette auto une véritable voiture de rallye avec, entre autres, des freins à disque aux quatre roues (la voiture de série a des tambours à l'arrière), des combinés ressorts-amortisseurs pour compléter le travail des barres de torsion (surtout à l'avant), un radiateur d'huile additionnel, une boîte de vitesses avec une première plus longue, un différentiel autobloquant...

C'est sur terre qu'est mise à l'épreuve cette auto fabriquée à Dieppe dans les ateliers d'Alpine. « Nous avons essayé de casser le plus de choses possible pendant les essais sur terre pour savoir ce qu'il fallait renforcer », résume Jean Ragnotti. ❷

« LA 2^E PLACE AU MONTE-CARLO 1978 RESTE UN SOUVENIR ENCORE PLUS MARQUANT QUE MA VICTOIRE DE 1981. AVEC LA RENAULT 5 ALPINE FACE AUX GROUPE 4, C'ÉTAIT UN PEU DAVID CONTRE GOLIATH ! »

JEAN RAGNOTTI



DOTÉ D'UN 1400 CM³ EN FONTE, LE 1400 CM³ D'ALPINE N'AVAIT QUE 90 CHEVAUX À OFFRIRE, AUTrement DE LA MOITIÉ DE LA PUISSANCE DE LA FUTURE RENAULT 5 TURBO!



TOUTE L'ÉQUIPE RENAULT
LE RECONNAÎT:
LA PERFORMANCE DES PNEUS
FOURNIS PAR MICHELIN
A GRANDEMENT JOUÉ
DANS L'EXPLOIT RÉALISÉ
PAR LA RS ALPINE LORS
DU MONTE-CARLO 1978.

TECHNIQUE

Moteur : 4 cylindres en ligne, disposé longitudinalement AV

Type : 840-25, bloc en fonte, culasse en aluminium

Cylindrée : 1397 cm³ Alésage × course : 76 × 77 mm

Taux de compression : 10:1

Distribution : 2 soupapes par cylindre, arbre à cames latéral

Alimentation : 2 carburateurs 45 double-corps

Puissance : 140 ch à 7600 tr/mn

Couple max : 16 mkg à 4500 tr/mn

Transmission : traction, boîte de vitesses de type 385 à 5 rapports + marche arrière

Chassis : coque de série renforcée par arceau de sécurité

Suspension AV/AR : combinés ressort amortisseur complémentaires, triangles inférieurs renforcés et barre de torsion AV / combinés ressort amortisseur complémentaires, bras tirés longitudinaux, barres de torsion

Freins AV/AR : disques ventilés / disques pleins

Jantes : 5 1/2 B K 13 **Pneus** : Michelin 180/55 VR 13

Longueur/largeur : 3543/1620 mm **Empattement** : 2412 mm

Vite AV/AR : 1294/1270 mm

Poids : 900 kg à vide (AV : 58 %/AR : 42 %)



DU PAYS DE NOS LARGES
ENFIN L'ACTIVITÉ ET DE BON
DIFFÉRENTIEL AUTOMATIQUE
LA RS ALPINE ÉTAIT ASSEZ
PHYSIQUE À CONDUIRE
C'EST LA MÊME ÉNERGIE
SES PILOTES DE PAIRE UNE
PREMIÈRE À NOUS VOUS

Après des essais menés lors du rallye des 1 000 Pistes et à Lédénon (Bob Bondurant improvisant une piste terre à coups de tractopelle), la R5 Alpine fait ses grands débuts mondiaux au San Remo aux mains de Jean Ragnotti et Guy Fréquelin. Dès cette première épreuve, la petite R5 signe un premier exploit : Ragnotti y remporte la spéciale de Quazzo dans un épais brouillard et devant un bataillon de Groupe 4 ! Il s'offre même le luxe de doubler une Stratos d'usine partie une minute avant lui ! Les Italiens n'en reviennent pas. Seule une touchette empêche Ragnotti (classé 7^e) de gagner le groupe alors que Fréquelin abandonne sur problème électrique. La petite R5 fait également sensation au rallye de Grande-Bretagne, même si les deux voitures capitulent sur problème de cardan. Gérard Larrousse ayant donné son feu vert pour quelques sorties mondiales en 1978, l'équipe Renault débarque au Monte-Carlo avec des ambitions mesurées : « Nous visions la victoire en Groupe 2, c'est sûr, mais pour le classement général on se disait que si nous finissions entre la 5^e et la 10^e place, ce serait déjà très bien », se souvient Jean Ragnotti. Loin de ce modeste objectif, les « planches à roulettes » vont juste réaliser un véritable festival sur la neige et voler la vedette aux cadors du championnat ! Dans la troisième

spéciale, Guy Fréquelin et Jean Ragnotti signent le meilleur chrono à égalité, reléguant la première Groupe 4 à 25 secondes ! Une performance incroyable que les « skaters » vont bientôt confirmer. Ils terminent la première étape en tête, Fréquelin devançant Ragnotti de trois secondes ! Walter Röhrl (Fiat 131 Abarth), Fulvio Bacchelli (Lancia Stratos), Jean-Pierre Nicolas (Porsche 911) sont derrière ! « Dans la spéciale du Pont des Miolants, je me souviens d'avoir doublé Walter Röhrl, parti une minute avant nous au volant de sa Fiat d'usine. Au moment où je l'ai dépassé, je l'ai regardé pour lui faire un petit coucou. Il était vert de rage et tapait de colère sur son volant, se délecte Jeannot. Il faut reconnaître que ce Monte-Carlo était totalement enneigé et que Michelin nous avait fourni, tout comme à Jean-Pierre Nicolas, des pneus formidables pour ces conditions climatiques, alors que Pirelli, qui équipait Fiat et Lancia, s'était raté. Sans les Michelin, nous n'aurions pas accompli une telle performance ! Idem, si la route avait été sèche... »

Le petit secret de Michel Têtu

Naturellement, les ambitions de l'équipe française sont revues à la hausse : « Nous nous sommes mis à penser à la

LA RENAULT 5 ALPINE GROUPE 2,
BIEN IDENTIFIABLE PAR SA COULEUR
ORANGE, DISPOSAIT D'EXTENSIONS
D'AILES PERMETTANT DE LOGER
DES PNEUS DE 7 POUCES DE LARGE.



victoire, reconnaît Ragnotti. *Nous étions tellement en confiance que nous n'imaginions pas qu'il puisse nous arriver une déconvenue. En revanche, on se disait que Jean-Pierre Nicolas, engagé sur une Porsche privée avec une toute petite équipe d'assistance, pourrait rencontrer des problèmes...* » Il n'en sera rien. Le franc-tireur marseillais l'emportera finalement devant les R5 de Ragnotti et Fréquelin qui font la nique aux équipes d'usine (ils se verront confier une Alpine-Renault aux 24 Heures du Mans en guise de récompense). « Cette deuxième place reste un souvenir encore plus marquant que ma victoire de 1981, assure Jean Ragnotti. En 1981, nous avions une arme qui pouvait logiquement prétendre à la victoire alors qu'avec la Renault 5 Alpine face aux Groupe 4, c'était un peu David contre Goliath! » Pour Patrick Landon, qui venait d'être nommé officiellement directeur sportif Rallye

**« NOUS AVONS CROULÉ
SOUS LES COMMANDES.
NOUS EN AVONS VENDU
COMME DES PETITS PAINS ! »**

PATRICK LANDON,
EX-DIRECTEUR SPORTIF RALLYE
DE RENAULT



début janvier, cette performance ne doit rien au hasard : « Nous avons un petit secret. Michel Têtu avait compris que la barre de torsion arrière était fragile et très difficile à changer. Aussi a-t-il conçu un système très astucieux qui permettait de les régler facilement. »

Cette performance incroyable vaudra à la petite Groupe 2 un coup de pub inespéré. « Nous en avons vendu comme des petits pains! Que ce soit pour les kits autant que pour les voitures entièrement montées, nous avons croulé sous les demandes. Les ateliers de Dieppe avaient du mal à faire face. Aussi, avons-nous sous-traité la fabrication d'une cinquantaine de voitures à Sinpar. Ces autos étaient testées par Jean-Pierre Jaussaud, vainqueur des 24 Heures du Mans, et livrées avec un certificat de conformité signé de sa main. » En tout, près de 150 Renault 5 Alpine Groupe 2 complètes seront livrées à travers le monde, sans compter celles qui ont été montées suite à l'achat de kits. Ces ventes (ainsi que celles des pièces détachées) permettaient d'autofinancer l'activité rallye alors que le programme F1 drainait tous les budgets.

Brillante sur la neige et le bitume, à l'aise sur la terre

Jean Ragnotti réalisera d'autres prouesses au volant de cette R5 Alpine. Parmi elles : une superbe deuxième place au Tour de Corse 1979. « Physiquement, c'était une performance incroyable! », commente Patrick Landon. Il faut avouer que la R5 Alpine Groupe 2 était du genre athlétique : « Il fallait une condition physique d'enfer, confirme Jean Ragnotti. C'était dû à l'autobloquant couplé à l'emploi des pneus racing. À l'époque, il n'était pas encore question de direction assistée, comme aujourd'hui! Ça tirait sur les bras et les épaules... En Corse, j'ai même troqué mes gants de course contre des gants indestructibles de monteur de pneus. Ils étaient moins confortables, mais c'était parfait pour éviter les ampoules! » Sur asphalt, pas question de se livrer à trop d'excentricités : « Il fallait la conduire le plus proprement possible », assure Jean Ragnotti. Brillante sur la neige et sur le bitume, la Renault 5 Alpine était tout aussi à l'aise sur la terre, comme le démontre sa troisième place au rallye du Bandama (Côte d'Ivoire) 1978. « C'est un autre grand souvenir! précise Jean Ragnotti. J'ai même occupé la tête un petit moment avant d'avoir un petit coup de pompe. Il est vrai qu'on roulait non-stop de jour comme de nuit! À un moment, nous nous sommes pris un bélier. La voiture était un peu tassée. Nous avons dû lever un peu le pied pour finir. Il fallait éviter les grosses ornières. Pas si simple. Parfois, nous étions posés avec les roues dans le vide! » Mais le terrain le plus accidenté que la R5 Alpine ait eu à braver est assurément le rallye de l'Acropole, en 1979 : « C'était vraiment très cassant mais, malgré ça, nous avons réalisé une très belle course. On a attaqué tout le long, sans la ménager! » Une très honorable quatrième place viendra ponctuer cet effort.

Bien que son développement technique et ses sorties en mondial aient été stoppés en 1979, la Renault 5 Alpine continuera à courir jusqu'en 1980. Au volant d'une auto impeccablement préparée par les frères Bozian, Jean Ragnotti remportera trois manches nationales ainsi que le titre de champion de France devant les Fiat 131 Abarth de Jean-Claude Andruet et Michèle Mouton. Il n'y a que lors de la dernière manche du championnat que la vénérable « planche à roulettes » passera le relais à une propulsion suralimentée développant le double de sa puissance : la Renault 5 Turbo. Avec cette nouvelle venue, le nom d'Alpine disparaissait définitivement de la scène des rallyes... ■

ANDRETTI SUPER MARIO!

PAR JEAN-LOUIS MONCET PHOTOS DDPI





À l'heure où Mario Andretti rêve de revenir en Formule 1 avec une écurie à son nom, *Sport Auto Classiques* retrace les temps forts de la brillante carrière du talentueux et subtil pilote italo-américain. L'un des rares à avoir impressionné Enzo Ferrari.

Très récemment le nom d'Andretti est revenu à l'avant-scène de la Formule 1, Mario Andretti a demandé à la FOM, Formula One Management, de pouvoir inscrire une équipe sous son nom en grands prix. Soutenu par Cadillac, donc le géant General Motors, Mario souhaite, avec sa famille, se baigner une nouvelle fois dans ce sport automobile qu'il vénère depuis sa toute jeunesse. Exactement depuis qu'avec son frère Aldo, il avait suivi ses parents en 1955 jusqu'à Ellis Island, près de la statue de la Liberté dans la baie de New York, pour émigrer aux États-Unis. Pour Mario, il y avait Alberto Ascari et Ferrari, et voilà que les États-Unis ne connaissaient pas ces noms-là, et que la course automobile se bornait tristement à une seule épreuve appelée Indianapolis. Nous savons aujourd'hui que ces Américains de la FOM, nouveaux propriétaires qui

ne comprennent pas grand-chose à la F1 moderne et songent surtout à l'argent, n'ont pas voulu de Mario, de même que les dix *teams* actuelles des grands prix, trop peu enclins à partager à onze les milliers de dollars qu'ils empochent à dix. S'ils savaient la popularité que Mario pourrait leur apporter! Mais peut-être craignent-ils ce capital sympathie trop fort? Car pour ceux qui aiment la course automobile, et pas seulement la F1, Mario représente plus qu'une stature, il est l'un des sensationnels touche-à-tout, l'un des sommets dans le vaste paysage automobile, cela dans la plupart des disciplines, des Midget au Nascar, de l'Indycar à la F1, sans oublier les Sprint cars et l'Endurance. Il multipliait les voyages transatlantiques pour pouvoir courir à la fois en F1 et en Indycar, aidé en cela par les vols sur Concorde dont il fut un fidèle passager. Talent, bravoure, ➤

LE RÊVE DE MARIO:
PILOTER UNE
FERRARI. ET, DE
SURCROÎT, GAGNER
UN GRAND PRIX!
ACCOMPLISSEMENT
LE 6 MARS 1971, EN
AFRIQUE DU SUD.





L'ÉPOPÉE LOTUS AVEC LES MAGNIFIQUES JPS QUI APPORTENT À MARIO LA RÉALISATION D'UN AUTRE RÊVE : DEVENIR CHAMPION DU MONDE DE F1, MALGRÉ LA PRESSION DE PETERSON QUI LE TALONNAIT (CI-DESSOUS).



➤ pragmatisme américain et finesse italienne réunis, cosmopolitisme, gentillesse, serviabilité, empathie, il y a tout dans Mario Andretti. Plusieurs livres ne suffisent pas à le raconter.

L'auteur de ces lignes estime l'avoir vu une seule fois vraiment en colère. C'était aux 500 Miles 1982. La première des onze lignes de la grille de départ était composée en pole position de Rick Mears, à son côté Cogan, puis « SuperTex », autrement dit le peu commode AJ Foyt. Sur la 2^e ligne, Mario était à la corde et, avec lui, « Gordie » Johncock et Bill Whittington. Après les traditionnels tours de mise en place des 33 voitures derrière le *pace-car*, le starter du haut

de sa tour agita le drapeau vert. Qu'est-ce qu'il se passa alors dans la tête de Cogan ? Il accéléra pour jaillir du centre de la première ligne, trop violemment, se mit en travers, entraînant dans sa débandade Foyt et Andretti. La course fut interrompue avant même d'avoir commencé. Les mauvaises langues françaises surnommaient Cogan « babyliss » car, comme tout jeune Américain de cette époque, il avait toujours les cheveux impeccablement ondulés. Tous les pilotes ayant mis pied à terre après le fracas, Cogan s'apprêtait à retirer son casque intégral lorsqu'il aperçut Mario marchant vers lui d'un pas martial. Il s'empressa aussitôt de laisser son casque sur la tête, car Mario aurait pu l'assommer. Peu après il déclara au micro de Chris Economaki, commentateur-vedette de la chaîne ABC et par ailleurs directeur de l'excellent hebdomadaire américain *National Speed Sports News* : « Voilà ce qui arrive quand des enfants font un travail d'hommes. »

Intenable aux 500 Miles

Auparavant, au cours de cette semaine des 500 Miles, nous avons pu nous rendre compte de l'extraordinaire popularité de Mario, mais aussi de sa sympathie avec les journalistes européens venus couvrir la course. Il nous accueillait en souriant, nous présentait les autres pilotes, les Tom Sneva, Pancho Carter et autres. Et surtout, il expliquait la course. À la question, comment améliorer les réglages d'un châssis pour les 500 Miles, il nous répondit :

En 1978, au volant de sa Lotus 79 parée des couleurs noir et or de JPS, Andretti coiffe la couronne de champion du monde



LE TRIO IMBATTABLE :
DE G. À D. RONNIE
PETERSON, SURNOMMÉ
« SUPERSWEDE », MARIO,
ET COLIN CHAPMAN,
LE « PÈRE » DES LOTUS.



MARIO TRÈS FIER D'AVOIR SON NOM ET SON CASQUE DANS LE HALL OF FAME DE LA FIA, À PARIS, AUX CÔTÉS DES GRANDS CHAMPIONS COMME LUI, TEL ALAIN PROST, NON LOIN DU CASQUE D'AYRTON SENNA.

venaient se mesurer aux gros bras (au sens propre comme au figuré) du Nascar. Ce que fit Mario, à l'âge de 29 ans, à ces 500 Miles du Nascar qu'il domina de la tête et des épaules.

Cela avant de participer à ses premiers grands prix de F1 (quatre au total), puis de gagner les 500 Miles d'Indianapolis 1969. Sa Hawk à moteur Ford était rouge, aux couleurs de la firme STP.

Sous les couleurs de STP

STP, c'est une histoire «à l'américaine», celle des frères Granatelli, complètement dingues de moteurs, de compresseurs, de voitures hors du commun telles les magnifiques Studebaker, de records sur le sable de Bonneville, de préparations spéciales... et de pétrole avec un additif de carburant. Des trois frères, Andy possédait la bosse du commerce et de la publicité et, lorsque fut créé STP (Scientifically Treated Petroleum), il lança le célèbre sigle ovale STP dans le monde entier. N'importe quel «bricolo» sur la planète arborait sur sa meule, son scooter ou sa Renault 6 compétition le sigle STP. À l'évidence, pour Andy, le graal s'appelait les «Five Hundred», les 500 Miles. Il s'y risqua plusieurs fois comme sponsor principal, il grossissait à chaque fois un peu plus pour devenir

«Pas aussi compliqué qu'en F1. Tu commences à chauffer les pneus et, ensuite, tu regardes le pneu avant droit. Dès qu'il commence à brunir, tu peux arrêter, la voiture est OK.» En ajoutant la célèbre formule: «À Indy, il y a deux sortes de pilotes: ceux qui sont allés taper dans le mur et ceux qui vont y aller.»

Les grands moments de la carrière de Mario se situent en 1967, 1969, 1971 et 1978. Les parents Andretti ne se montraient pas favorables aux agissements de leurs deux fils, jumeaux, Mario et Aldo, notamment après les gravissimes accidents d'Aldo. Néanmoins, Mario sut se montrer convaincant, principalement à cause de ses succès de jeunesse, notamment en Sprint et en Midgets. Et il parvint à l'acmé des pilotes principalement en quatre occasions.

Tout d'abord en 1967 aux 500 Miles de Daytona, épreuve-phare du Nascar, cela au volant d'une Ford préparée par la célèbre officine Holman & Moody. Le Nascar regroupe les stars du stock-car, (non pas le Demolition Derby comme on le pense en Europe), mais des «voitures de série», évidemment améliorées. Et quelques jeunes prétentards des monoplaces de l'Indycar (à l'époque l'USAC)

L'ENDURANCE AVEC FERRARI. À DROITE, LA 312 PB QU'IL PARTAGEAIT AVEC JACKY ICKX. ILS FORMAIENT L'ÉQUIPAGE LE PLUS RAPIDE DE LA SCUDERIA.



SUPERSTARS SUR LA GRILLE DE DÉPART DES 500 MILES D'INDIANAPOLIS. ICI, AVEC SON COPAIN JACK NICHOLSON.



un colosse à la voix rauque, il écrivit même son histoire dans un livre *They Call me Mister 500*. Il le présenta à Paris et c'est Jabby Crombac, l'un des fondateurs de *Sport Auto*, qui s'occupa du show et de la traduction pour le public. Oui vraiment, Andy Granatelli prenait de la place et, étant donné sa taille, il ne devait pas être simple de le contredire! Et son costume était entièrement paré de signes STP.

En cette année 1969, Mario occupait le centre de la première ligne entre deux grandes pointures des 500 Miles, AJ Foyt en pole à gauche, et Bobby Unser à droite. Il employa la stratégie indispensable, sauf circonstances exceptionnelles, pour gagner Indy: se tenir aux avant-postes, les trois, quatre ou

MARIO A TENTÉ DE GAGNER EN FAMILLE LE MANS, ICI EN 1988 AU VOLANT DE LA PORSCHE 962 C, MAIS LES 24 HEURES NE LUI ONT PAS SOURI.



Pour Tim Schenken, l'équipage le plus rapide ? Sans conteste, Jacky Ickx - Mario Andretti !



MISS UNIVERSE S'EST DÉPLACÉE POUR FÊTER LA VICTOIRE DE FERRARI ET DE SON ÉQUIPAGE VEDETTE JACKY ICKX-MARIO ANDRETTI AUX 6 HEURES DE DAYTONA EN 1972.

➤ cinq premières places, dans les derniers trois quarts d'heure en surveillant sa vitesse et sa consommation... et en évitant le mur. Il y parvint et il raconte dans son livre de souvenirs: «*Il y a des jours où l'on ferait mieux de rester coucher. Je gagne les 500 Miles, et qu'est-ce qui se passe: Andy Granatelli m'embrasse sur la bouche, et je dois boire du lait. Pfffttt!*»

Pour le garçon de Nazareth (Pennsylvanie) qui habite toujours aujourd'hui cette ville à 2 heures de voiture de New York, la F1 et l'Italie demeurent toujours dans un coin de son cœur. Le photographe Bernard Asset, pour son livre consacré à Mario (*Mario Andretti*, Collection Coffret RedRunner), lui a rendu visite l'an passé et nous a raconté que la maison du pilote s'appelait Villa Montona, la cité natale des Andretti autrefois en Istrie.

Aucun doute que, bien qu'habitant et courant aux États-Unis, Mario n'oublierait jamais le monde magique de la compétition automobile de sa jeunesse. Enzo Ferrari, qui suivait tout des sports

mécaniques au jour le jour, lui offrit sa chance en 1971, pour remplacer Ignazio Giunti mort en Sport-Prototype sur Ferrari à Buenos Aires début janvier 1971. Ainsi Mario concrétisa son rêve de piloter pour la première fois pour la Scuderia en F1, et de quelle façon! En gagnant le premier grand prix de la saison 1971, le 7 mars à Kyalami, le dixième grand prix de sa carrière. Dans *Piloti, che gente*, (*Les Pilotes, quel monde!*) Enzo Ferrari écrit de lui: «*Courageux et généreux, professionnel sérieux, tel est Mario Andretti, Istrien d'origine, idole de l'Amérique. Il connut également la gloire à Indianapolis. Pendant des années, il fut impossible de l'avoir en exclusivité, car il gagnait des sommes astronomiques aux États-Unis et n'arrivait pas à se décider et à retraverser l'Atlantique... Il est devenu champion du monde sur une voiture qui n'était pas une Ferrari, à mon grand déplaisir et à celui, je crois, de ses nombreux supporters et de lui-même. En 1982, après avoir été privé de Villeneuve et de Pironi et avec Tambay souffrant, je l'appelai*

pour le Grand Prix d'Italie et, lui, avec sa rapidité coutumière, il arriva, réalisa le meilleur temps des essais, et termina 3^e. Parmi nos projets, nous entretenions toujours le rêve d'une victoire italienne à Indianapolis...» Un projet qui ne put aboutir car trop complexe à organiser.

Au grand déplaisir d'Enzo Ferrari? C'est en effet avec Lotus, une écurie au sommet, directement rivale de la Scuderia, que Mario Andretti concrétisa son rêve de devenir champion du monde de F1. Au moment de définir ses plans, Colin Chapman, propriétaire et âme de Lotus, s'était rappelé qu'en 1968 et 1969, il avait donné au jeune Andretti l'occasion de disputer ses premiers grands prix de F1. Et lorsqu'il fallut trouver un pilote capable de s'accommoder de l'effet de sol et de l'adhérence inouïe que ce phénomène aéro procurait à ses Lotus, Chapman sut se souvenir d'Andretti. En 1976, au Japon, dernière épreuve du calendrier qui vit le titre mondial décerné à James Hunt au détriment de Niki Lauda, Mario gagna la course sous la pluie battante au mont Fuji. C'était son passeport pour l'avenir.

Un bijou noir et or

Saison 1977: réelle apparition de l'effet de sol sur la Lotus 78, dont les pontons recèlent des profils d'ailes d'avion pour appuyer la voiture au sol. Placés à l'envers dans les pontons, ces profils produisent l'effet contraire de l'aile qui aide l'avion à décoller, et plaquent la voiture au sol. Mario se débrouilla très bien de cette monoplace diabolique en remportant quatre victoires, mais en laissant le titre mondial à Niki Lauda. Il obtint sa revanche en 1978, avec une victoire au volant de la Lotus 78, puis cinq victoires avec celle qui la remplaçait, la Lotus 79. Un bijou noir et or, aux couleurs des cigarettes JPS, mais la tâche n'était plus la même, car l'équipier de Mario s'appelait Ronnie Peterson. On peut considérer Peterson, suédois, comme l'un des pilotes les plus rapides de tous les temps, d'où son surnom à cette époque de «*SuperSwede*». Pour l'auteur de ces lignes, il peut rejoindre le club des «*champions sans couronne*» au même titre que Stirling Moss ou Jacky Ickx. SuperSwede se montrait sans aucun doute plus rapide que Mario, mais son contrat stipulait que la priorité allait à Mario, et Ronnie respecta la parole donnée. En course, certes, il attaquait Mario sans discontinuer pour le pousser à la faute mais sans jamais outrepasser la limite. Au terme du 13^e grand



INDY : À QUELQUES SECONDES DU DÉPART DE 1982 ET DU CRASH GÉNÉRAL. COGAN AU CENTRE DE LA 1^{RE} LIGNE, MARIO À LA CORDE DE LA 2^E LIGNE.

prix de la saison, il était clair que Mario ou Ronnie serait sacré champion du monde. Il restait alors trois épreuves à disputer – Italie, États-Unis et Canada – mais, à Monza, à la suite d’une erreur du directeur course, qui se trompa sur le signal du départ, Ronnie trouvait la mort au terme d’un carambolage monstrueux. Et Mario devenait champion du monde... L’accomplissement de sa carrière. En 1982, Andretti disputa ses trois derniers grands prix de F1, Long Beach avec Williams, Monza et Las Vegas avec la Scuderia. En 1993, il remporta sa 52^e et dernière épreuve d’Indycar à Phoenix, qui constituait son 100^e succès en compétition.

Il serait cependant injuste de ne considérer que la Formule Indy et la F1 comme les seuls domaines où Mario Andretti excella. Il faut y ajouter l’endurance car, jusqu’en 1973, la Scuderia Ferrari disputa à côté de la F1 un programme complet de Sport-Prototype avec ses 312 PB qui remportèrent le titre mondial des constructeurs en 1972 contre Matra notamment. Au cours des Grand Prix d’Australie de ces récentes années, nous avons pris l’habitude de discuter avec l’une des chevilles ouvrières de cette course, l’ancien pilote australien Tim Schenken, afin d’évoquer... le bon vieux temps. Et nous en vîmes à parler de la Scuderia Ferrari



RETOUR AU GRAND PRIX D’ITALIE 1982 À MONZA, AVEC LA FERRARI 126 C2 TURBO POUR VENIR AU SECOURS DE SA CHÈRE SCUDERIA QUI A PERDU GILLES VILLENEUVE ET DIDIER PIRONI.



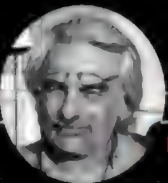
LE BEAU LIVRE DE SOUVENIRS DE BERNARD ASSET, DANS LA COLLECTION COFFRET REDRUNNER.

en endurance. Car Schenken était considéré comme un pilote très rapide, associé de surcroît à Ronnie Peterson. Peterson-Schenken, quel équipage formidable, probablement le plus rapide ? La première partie de la réponse de Tim ne nous surprit pas : « Nous étions très rapides, c’est vrai, mais il y avait plus rapides que nous. » Mais quel équipage, bon sang ? La réponse tomba, nette : « Ickx-Andretti. » Aujourd’hui, avec sa famille, et notamment son fils Michael, qui fut très loin d’approcher les performances de son père en F1 puisque l’écurie McLaren s’en sépara avant même la fin de la saison 1993, Mario continue de taper à la porte de la F1. Malgré le premier refus évoqué plus haut, il veut montrer toute sa bonne volonté. Ainsi, il vient d’inaugurer un espace industriel sur le circuit de Silverstone, au cœur de la Silicone Vallée des grands prix. Peut-être réussira-t-il à être accepté comme constructeur un jour prochain ? Ce serait en tout cas le couronnement – amplement mérité – d’une carrière exceptionnelle. ■

1993 : Andretti remporte sa dernière épreuve d’Indycar, son 100^e succès en compétition



DERNIÈRE VICTOIRE, LA 52^E EN INDYCAR, POUR MARIO À PHOENIX, AU VOLANT DE LA LOLA-FORD DU TEAM NEWMAN-HAAS.



Nelson Piquet et sa Williams-Honda survolent le Grand Prix d'Allemagne 1986 que les McLaren, réservoirs à sec, ne peuvent achever.

“ Au moment où les McLaren de Rosberg et Prost prennent place en première ligne, à Hockenheim, ce 27 juillet 1986, pas mal d'événements sont intervenus depuis le championnat précédent. Enfin couronné en 1985 après avoir failli l'être en 1983 et 1984, Alain Prost se bat pour conserver son titre. Mais la F1 n'est plus tout à fait la même. Cela a d'abord été la décision de Niki Lauda, trois fois champion du monde (1975, 1977, 1984), de se retirer. Et, en même temps que l'Autrichien, le renoncement de plusieurs équipes, telles que Ram, Spirit et surtout Renault. La firme française demeure pourtant en F1 grâce à ses moteurs qui, en plus des Lotus, équipent désormais les Ligier de René Arnoux et Jacques Laffite. Or, ce dernier aussi est absent à Hockenheim: il vient de subir, à Brands Hatch, un accident qui lui a valu dix fractures au bassin et aux jambes. Et qui met un terme à sa carrière de pilote. Recruté par McLaren pour remplacer Lauda, Keke Rosberg a été remplacé par Nelson Piquet auprès de Nigel Mansell chez Williams. Cette équipe tient désormais le haut du pavé, Mansell étant leader du championnat du monde 1986 devant le champion sortant Prost et celui en qui beaucoup voient le champion de demain, Ayrton Senna. Depuis le début de la saison, en neuf grands prix, les victoires se sont réparties ainsi: quatre pour Mansell (Belgique, Canada, France, Grande-Bretagne), deux pour Prost (Saint-Marin, Monaco), deux pour Senna (Espagne, Detroit), Nelson Piquet s'étant contenté de sa victoire au Brésil au coup d'envoi de la saison. Au départ du Grand Prix d'Allemagne, Nelson se situe en quatrième position au championnat. Cela ne l'empêche pas de créer la sensation du jour en survolant la course, à l'inverse de son équipier Mansell, si souvent brillant jusqu'alors, mais pour une fois complètement effacé.

IMPRESSIONNANT MOTEUR HONDA

Sur le plan des moteurs, Honda produit forte impression avec cinq victoires, tandis que le TAG-Porsche et le Renault se contentent de deux chacun. Renault a pourtant innové en recourant à un système de distribution pneumatique qui va rejeter à la préhistoire les ressorts de soupapes dont les ruptures ont provoqué tant de pannes jusqu'alors... Cette année-là, le problème le plus ardu que doivent affronter les motoristes est la consommation. La contenance des réservoirs a réglementairement été réduite de 220 à 195 litres. Cela oblige souvent les pilotes à solliciter leurs moteurs avec retenue. Ce qui va être plus que jamais le cas dans ce Grand Prix d'Allemagne. Les McLaren y ont provoqué une réelle surprise en se montrant les plus performantes en qualifications, au point de monopoliser la première ligne de la grille ➤

Photos: DPPI

27 juillet 1986, à

HOCK

AU DÉPART DU GRAND PRIX, LA FERRARI DE JOHANSSON PART EN TÊTE-À-QUEUE.



ENHEIM





ALAIN PROST, À COURT DE CARBURANT, SORT DE SA MONOPLACE POUR LA POUSSER ! MAIS IL NE GAGNE QUE QUELQUES MÈTRES ET DOIT RENONCER EN VUE DE LA LIGNE D'ARRIVÉE.



CES QUATRE-LÀ (SENNA, PROST, MANSELL ET PIQUET) FINIRONT AUX 4 PREMIÈRES PLACES DU CHAMPIONNAT 1986, MAIS PAS DANS CET ORDRE : PROST SERA CHAMPION DU MONDE.



PIQUET, QUI A MAINTENU UNE CADENCE INFERNALE TOUT AU LONG DU GRAND PRIX,...



... EST VICTORIEUX DEVANT SENNA ET MANSELL.

«*Donnant des coups de volant désespérés pour puiser les derniers centilitres d'essence, Prost ne peut empêcher sa McLaren d'être réduite au silence à quelques encablures de l'arrivée. Il met pied à terre pour la pousser jusqu'à la ligne, en vain...*»

de départ. Jusque-là, Prost s'est souvent plaint que, contrairement à Renault par exemple, TAG-Porsche ne dispose point d'une version «qualif» plus puissante de son V6. Mais tel n'est apparemment plus le cas ici, grâce à un système de distribution révisé, à de nouveaux turbos KKK et une nouvelle électronique. Rosberg en a profité pour renouer avec son ancienne habitude de briller aux essais. Et s'adjuger sa première pole sous les couleurs de McLaren. Ainsi on retrouve le sprinter qui s'est révélé chez Williams et dont l'humilité avait surpris à ses débuts chez McLaren quand il nous avait dit : «*Je ne serai pas le plus rapide, c'est sûr, mais j'essaierai de m'améliorer progressivement.*» Allait-on vraiment retrouver le Keke Rosberg batailleur qui avait tant fasciné le public jusque-là ? À Hockenheim, Nelson Piquet et les problèmes de consommation d'essence en décidant autrement... Rosberg ne profite qu'imparfaitement de sa pole, Senna et l'inattendu Berger (Benetton-BMW) l'ayant devancé à l'envol. Mais dès le deuxième tour, Rosberg s'installe au commandement. Derrière lui, tandis que Senna calme son rythme, Piquet sort de l'anonymat pour émerger en deuxième position devant Prost. Menant une cadence sensiblement plus élevée que les McLaren-TAG Porsche, sa Williams-Honda claironne sans complexe le net avantage de son moteur dont Piquet tire joliment parti : au 6^e des 44 tours, il subtilise le commandement à Rosberg

et s'envole. La supériorité des Williams-Honda est si flagrante qu'elle permet à ses pilotes d'effectuer deux arrêts pour changer de pneus quand leurs rivaux principales doivent se contenter d'un seul. Premier à procéder ainsi, Piquet s'engouffre dans les stands au 15^e tour, Mansell, quoique moins bien placé (6^e derrière la Ligier d'Arnoux), l'imitant au tour suivant.

PANNES SÈCHES

Du coup, les deux McLaren de Rosberg et Prost se retrouvent aux deux premières places. Mais leur cadence, relativement modérée par rapport à ce qu'a montré Piquet, trahit clairement la retenue de leurs pilotes qui ont un œil attentif sur leur consommation. C'est surtout le cas de Prost, visiblement plus économe que Rosberg. Celui-ci procède à son changement de pneus au 20^e tour, abandonnant le commandement à Prost qui s'arrête au tour suivant au grand bonheur de Piquet. Ainsi le Brésilien retrouve la seule place qu'il convoite ce jour-là, la première. Sept tours plus tard, il effectue son second changement de pneus. Étant retombé en troisième position, il s'élance dès lors pour un sprint irrésistible. Prost, alors 2^e, en fait les frais au 31^e tour. Et Rosberg pareillement huit tours plus tard. Rien ne peut dès lors plus entraver la chevauchée victorieuse du tandem Piquet-Williams-Honda.

D'autant plus que lors du 44^e et dernier tour, Rosberg, réservoir d'essence à sec, voit soudain son moteur réduit au silence. C'est le K.-O. ! Prost, qui a senti le coup venir, maintient une cadence plus réservée depuis quelques tours. Cela permet à Senna et à sa Lotus-Renault de lui souffler la 3^e place à laquelle il s'était péniblement maintenu jusque-là. Pire, dans le tout dernier tour, après avoir dépassé l'autre McLaren garée sur le côté, Alain Prost sent son moteur hoqueter. Donnant des coups de volant désespérés pour tenter de puiser les derniers centilitres d'essence, il ne peut empêcher sa McLaren d'être réduite au silence à quelques encablures de l'arrivée. Dans un effort désespéré, il met pied à terre pour la pousser jusqu'à la ligne. Mansell et Arnoux l'ont déjà dépassé. Mais anéanti par la fatigue autant que par le désespoir, il ne parvient pas à boucler cet ultime 44^e tour qui lui aurait permis d'être classé devant Rosberg à la cinquième place. Il doit ainsi se contenter de la 6^e, avec un tour de retard sur Nelson Piquet qui parade déjà tout en haut du podium, encadré par Senna et par son équipier Mansell dont la relative contreperformance n'a guère de conséquences : sa troisième place lui permet de porter au championnat son avance de 4 à 7 points sur Prost. ■

CLASSEMENT

1. Piquet
(Williams-Honda),
299,068 km en 1 h 22'8"263
(218,463 km/h)
2. Senna
(Lotus-Renault), à 15"437
3. Mansell
(Williams-Honda),
à 44"580

sport.auto

champion

LAUDA ET REGAZZONI

ESSAI LANCIA STRATOS TOUR DE FRANCE

Les meilleurs extraits
du numéro 152 daté
de septembre 1974

Il y a 50 ans
DANS SPORT AUTO

Après sa belle victoire au Grand Prix d'Allemagne, le pilote suisse Clay Regazzoni signe son retour au sommet de la F1, où il forme une équipe redoutable chez Ferrari avec Niki Lauda. Du lourd aussi dans ce numéro avec le 2^e titre de champion du monde des marques remporté par Matra et l'essai de la Lancia Stratos signé José Rosinski.

HOMME (N°7)

N° 152 MENSUEL - SEPTEMBRE 74
CANADA \$ 0.00 - BELGIQUE 50 FB

100 F. - SUISSE 4,80 FS - ITALIE 800 L

CHAMPIONNAT
DU MONDE
DES CONDUCTEURS
11ème MANCHE 4 AOÛT

REGAZZONI A DOMINÉ... MAIS SCHECKTER A ÉTONNÉ!



GRAND PRIX D'EUROPE NURBURGRING

de notre envoyé spécial José Rosinski

« Tout a bien marché... la voiture, surtout, ne m'a donné aucun souci... Pour une fois, je n'ai pu prendre le départ de la course avec un châssis bien au point... Je me suis contenté de rouler à un rythme suffisant pour assurer ma victoire... » A écouter parler Clay Regazzoni après son superbe succès au G.P.

d'Allemagne, on pouvait vérifier une fois de plus l'adage qui veut que les gens heureux n'ont pas d'histoire. Et surtout, on éprouvait l'impression que c'était un « père tranquille » de la course automobile, benoît, placide et souriant, se contentant de rendre hommage à la valeur de sa mécanique, qui racontait son exploit

comme s'il rendait compte d'une agréable promenade. Pourtant, il ne faudrait pas tomber dans le piège de cette trop grande modestie. Certes, la tâche de Clay fut singulièrement facilitée dès le début de la course par les incidents qui éliminèrent ses deux plus dangereux rivaux, Niki Lauda et Emerson Fittipaldi. Sans doute, à partir de la mi-course, se borna-t-il à préserver l'avantage acquis. Mais justement, lorsqu'on analyse le déroulement de cette course, on s'aperçoit que la façon dont Clay a creusé un écart décisif

sur ses poursuivants résulte non pas d'un grapillage de gagne-petit, mais d'un formidable coup d'audace bien dans la tradition du généreux pilote suisse. Cette phase cruciale s'est produite pendant le sixième tour, quand une averse se mit à tomber du côté de Pflanzgarten alors que partout ailleurs, la piste était sèche. A ce moment-là, notre leader avait 17" d'avance sur

le duo Scheckter-Reutemann, c'est-à-dire qu'il leur avait pris en moyenne 3 secondes au tour. En pénétrant dans la zone mouillée, Clay serra les dents. Il s'obligea, malgré l'adhérence plus que précaire de ses pneus lisses sur la route humide, à conserver un rythme si élevé que la Ferrari, conduite sur le fil du rasoir, était à la merci de la plus infime erreur. En la voyant passer, le public massé

sur le bord de la piste retint son souffle, conscient que le pilote, à la fois déchaîné et inspiré, flirtait avec la catastrophe. Mais Clay était dans un grand jour, il conduisait magistralement, avec une adresse miraculeuse et une énorme confiance. Jamais il ne perdit le contrôle de la Ferrari, malgré ses écarts, ses ruades, ses dérobades. Ce fut un grand moment de la course automobile qu'ont vécu les heureux spectateurs de Pflanzgarten. Et lorsqu'un peu plus loin, vers le petit Carroussel, Clay retrouva la piste sèche et une adhérence normale, il avait gagné la course. Définitivement. En grand Champion.

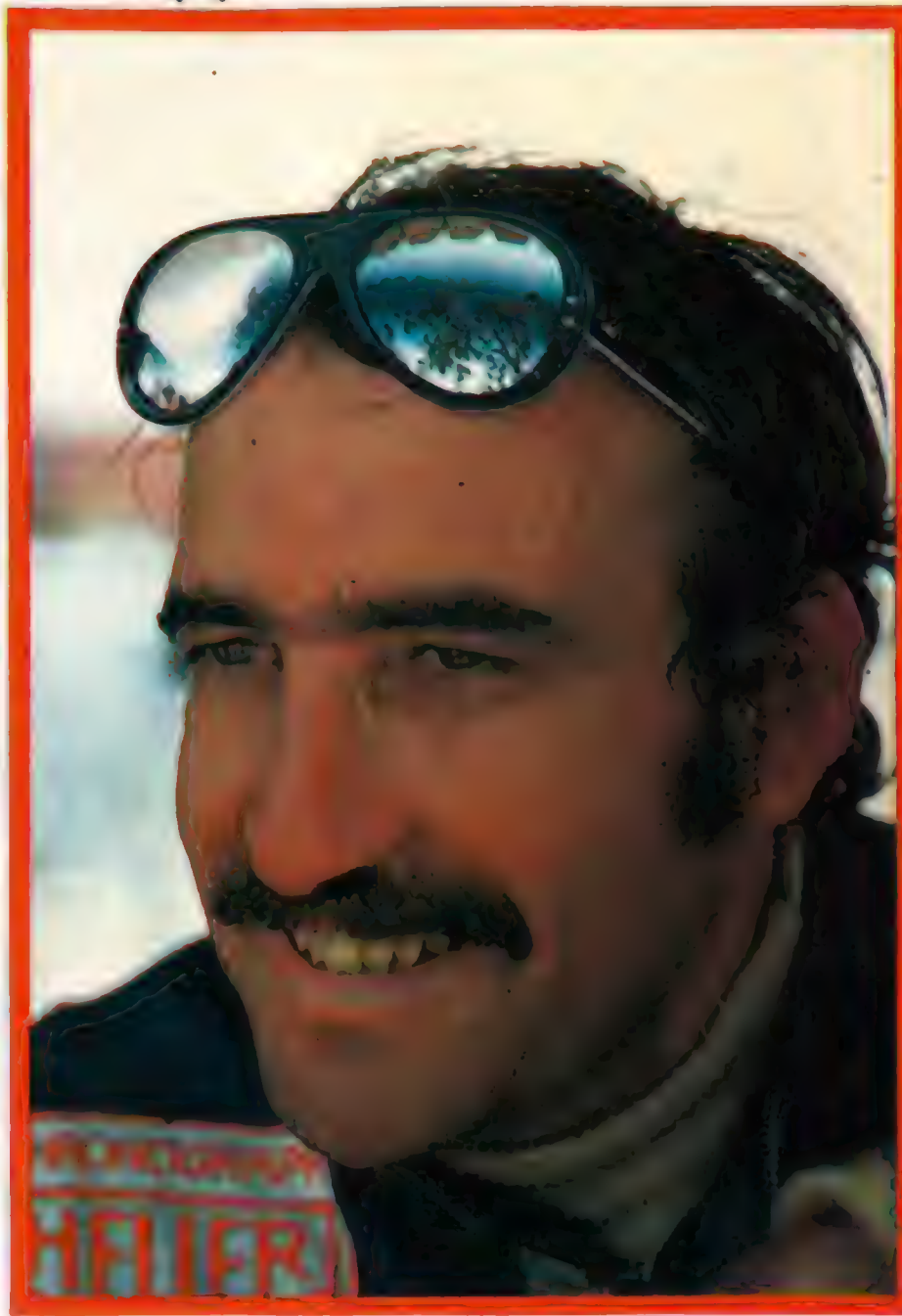
En effet, derrière lui, Jody Scheckter dont l'expérience sur le diabolique Nürburgring était on ne pouvait plus mince, et qui avait été mis en garde par son mentor Stewart contre ce type de situation, décida d'assurer dès qu'il vit les spectateurs ouvrir leurs parapluies et la piste devenir luisante. Il ralentit même tant que cela permit à Carlos Reutemann, alors distancé d'une centaine de mètres, de revenir presque d'un seul coup dans les roues de la Tyrrell. Mais dans son effort, l'ardent pilote argentin faillit perdre le contrôle de sa Brabham qui lui échappa à moitié dans un virage particulièrement glissant, et il n'essaya pas de passer Scheckter. L'un derrière l'autre, ils franchirent la zone mouillée sans plus d'encombre. Tout cela n'avait guère duré plus d'une minute peut-être. Mais dès lors, les jeux étaient faits : dans cette seule action, Regazzoni leur avait pris plus de 10 secondes, et devant la tribune, à la fin de ce sixième tour capital, leur retard avait presque doublé, étant passé de 17" à 32". Désormais, sauf incident mécanique, Clay Regazzoni avait remporté le G.P. d'Allemagne, et les neuf points qui allaient lui permettre de reprendre le commandement du Championnat du Monde 1974.



LAUDA REGAZZONI:

Les secrets d'une réussite

par Johnny Rives, de l'Équipe



CHAQUE semaine précédant un Grand Prix, il se déroule un cérémonial à Maranello, fief de Ferrari. Niki Lauda se rend à l'usine pour présenter ses salutations à Mr. Enzo Ferrari. Et inmanquablement celui-ci, très paternel, demande à sa jeune recrue :

« Combien de points rapportes-tu à la maison cette fois ? »

Comme la question, la réponse ne change jamais :

« Neuf points ! »

C'est devenu un rite dont tout le monde se réjouit à l'usine Ferrari. Il symbolise entre le vieil homme de Maranello et son pilote de 25 ans le lien qui les unit après seulement quelques mois de collaboration commune : une confiance et une estime réciproque.

A la fin de la saison 1973, lorsque l'on avait appris que Clay Regazzoni et Niki Lauda quittaient BRM pour Ferrari la surprise avait été de taille. On ne s'attendait guère à voir retourner Regazzoni dans l'équipe italienne dont il paraissait avoir divorcé après trois ans de collaboration de plus en plus difficile (1970, 1971, 1972). En outre, le fait qu'il soit accompagné de Lauda ajoutait encore à la surprise : l'Autrichien avait rompu un contrat de trois ans pour BRM où il avait d'ailleurs bénéficié dans la dernière moitié de la saison du meilleur matériel.

LAUDA était sorti grandi de sa saison chez BRM grâce à quelques coups d'éclat spectaculaires. Si l'on fait le bilan de la saison 1973 chez

BRM on constate que les chiffres ne l'avantagent pas par rapport à Regazzoni, et encore moins par rapport à Beltoise.

En effet en une saison chez BRM, Lauda n'a marqué qu'un point au championnat du monde, Regazzoni deux et Beltoise neuf.

Aux essais, le plus rapide des trois pilotes de BRM avait été Beltoise six fois (Belgique, Suède, Hollande, Autriche, Italie, Etats-Unis), Regazzoni cinq fois (Argentine, Brésil, Afrique du Sud, Espagne, France) et Lauda quatre fois (Monaco, Grande-Bretagne, Allemagne, Canada). En outre Lauda avait été le moins rapide des trois à huit reprises, alors que Regazzoni ne l'avait été qu'à trois, et Beltoise à deux reprises.

Si Niki Lauda avait fait impression c'était grâce à quelques spectaculaires coups d'éclat :

— sa belle course à Monaco, où il se maintint en 3^e position derrière Stewart et Fittipaldi avant d'abandonner.

— son fracassant début de course à Silverstone après le second départ consécutif au carambolage.

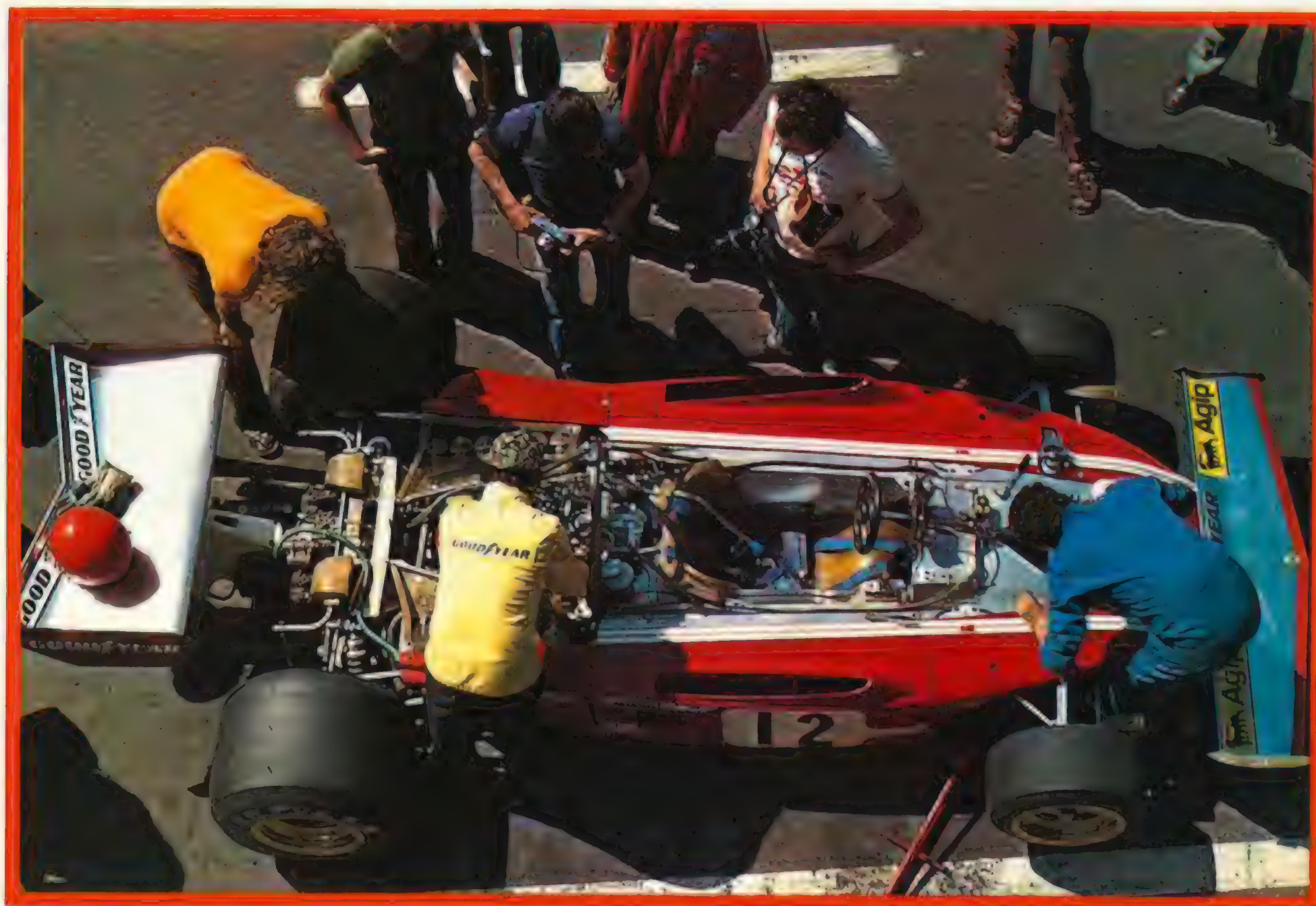
— sa domination sous la pluie au Canada où il maintint sa BRM en tête du 3^e au 20^e tour,

— et surtout son cinquième temps aux

seulement en ne concédant que d'extrême justesse le meilleur temps à Ronnie Peterson, mais encore en donnant une image totalement renouvelée de la Ferrari 312 B 3. Dans la grande courbe au bout du circuit où nous prenions des temps de passage partiels, Regazzoni était le plus rapide. Arrivant lancé à fond, c'est à peine s'il ralentissait en entrant dans la courbe. C'était fabuleux.

« Je pourrais entrer à fond, nous dit-il, mais la voiture se mettrait trop en tra-

remporta même avec brio deux belles victoires, en Espagne et en Hollande. Sur tous les circuits, les Ferrari étaient en tout cas les voitures à battre. Et à mi-saison, Niki Lauda était en tête du championnat du monde tandis que Regazzoni semblait peiner pour se hisser à son niveau. Il se maintenait en bonne position grâce à une plus grande régularité, mais pour le brio, Niki Lauda semblait avoir l'avantage de sa jeunesse, une ambition plus aiguisée. Il a 25 ans, et Regazzoni 34. Comment cela se passe-



essais du G.P. d'Allemagne (7'9''9) où BRM lui avait monté un «super» moteur de 450 CV (contre 435 normalement) et où il avait fait merveille.

LE RENOUVEAU DE FERRARI

LORSQU'IL se retrouva chez Ferrari en compagnie de Regazzoni, on était loin de penser que l'un ou l'autre aurait une chance d'être champion du monde en 1974. L'année dernière, les Ferrari avaient été extrêmement décevantes, et l'on voyait mal par quel miracle pourrait avoir lieu un revirement de situation.

Pourtant le miracle s'est produit. Dès le Grand Prix d'Argentine, Clay Regazzoni faisait sensation aux essais non

vers, se freinerait sur les pneus et je perdrais certainement un peu de temps.»

De toute façon il y avait un monde entre les Ferrari 74 et leurs devancières. Elles se ressemblaient beaucoup pourtant. Mais l'équipe chargée de les entretenir semblait travailler avec plus d'aisance et d'efficacité. Bref, les résultats étaient là : sur leurs Ferrari, Regazzoni et Lauda atteignaient un résultat qui avait été hors de portée de Jacky Ickx et Arturo Merzario un an plus tôt : ils figuraient parmi les favoris.

Effectivement, ces résultats ne se sont pas fait attendre. Après deux Grands Prix Regazzoni se trouvait placé en tête du championnat du monde. De plus Niki Lauda signait des temps de plus en plus convaincants aux essais. L'Autrichien

t-il entre eux ? Comment Lauda s'est-il imposé au sein de cette équipe italienne.

LUCA Montezemolo, regard bleu et transparent, chevelure blonde et vive, profil aigu, est à 25 ans un personnage nouveau mais immédiatement respecté dans le monde des Grands Prix. Responsable de la Scuderia Ferrari, il a orchestré tout son monde d'une main adroite mais ferme. Il nous parle de ses deux pilotes :

« Clay était très populaire au sein de l'équipe. Les mécaniciens l'aimaient beaucoup, et ils ont été tous très heureux qu'il reviennent courir pour nous. Au départ, Niki Lauda devait surmonter ce handicap sentimental. Il a rapidement



Niki Lauda a gagné par deux fois avec brio, en Hollande et en Espagne (ci-dessus).

LAUDA REGAZZONI.

su se faire aimer par ses mécaniciens. Aujourd'hui, les deux hommes sont sur un pied d'égalité dans ce domaine si difficile.

— Quelle est la valeur de Lauda ?

— *Je l'apprécie autant comme homme que comme pilote. Selon moi, c'est la super-classe, et pas seulement comme conducteur. Il comprend très bien les problèmes de la voiture, c'est un bon essayeur. Il aime travailler, il est très précis. Je ne crois pas qu'il y ait beaucoup de pilotes aussi complets en F1. Il y avait longtemps que chez Ferrari il n'y avait pas eu un pilote de son niveau.*

— Regazzoni n'en souffre-t-il pas ?

— *Non, car il sait qu'il occupe chez nous une position exceptionnelle. C'est la première fois de sa carrière qu'il peut devenir champion du monde. Nous lui donnons toutes les chances pour faire le meilleur résultat possible. Cette saison il a toujours disposé d'une voiture pour terminer. C'est important. De plus, la différence entre Lauda et lui, si elle existe, est infime. Chez Ferrari nous sommes autant satisfaits de l'un comme de l'autre.*

— Comment s'entendent-ils ? Qu'en est-il de ces polémiques parfois soulevées par la presse italienne ?

— *Regazzoni et Lauda sont très amis, même s'il existe entre eux une rivalité*

sportive. C'est une rivalité saine. Ils sont corrects l'un vis-à-vis de l'autre, quand bien même ils veulent gagner tous les deux. Pour moi ça simplifie énormément les choses. Je suis contrarié par les journaux italiens qui parlent de rivalité, suscitent la polémique. Rien n'est vrai. Pour s'en rendre compte, il suffit d'assister à nos essais privés. Ils travaillent ensemble en bonne entente. Parfois même en vacances il leur arrive d'être ensemble. »

Cet entretien avec Luca Montezemolo s'est déroulé à Brands Hatch avant les essais. A cette époque, Niki Lauda paraissait s'être assuré un avantage déterminant sur Clay Regazzoni. C'est sur l'Autrichien que semblaient alors reposer les meilleures chances de victoire au championnat du monde. Comment se déroulait le travail chez Ferrari ? Nous avons voulu nous en rendre compte.

NOUS voici dans les stands Ferrari entre la première et la deuxième séance d'essais du G.P. de Grande-Bretagne. Lauda a effectué un meilleur temps que Regazzoni. Pourtant il n'a pas l'air entièrement satisfait du comportement de sa voiture.

« *I am too much oversteering. Je suis trop survireur,* dit-il en anglais à l'ingénieur Mauro Forghieri.



Grand Prix d'Allemagne : un revirement de situation inattendu, Clay Regazzoni signe superbement son retour au sommet.

— *Put more camber. Mets plus de contre-carrossage* », propose l'ingénieur. Niki a le visage tourmenté, soucieux. Son chef mécanicien Cuoghi fait mine d'essuyer les suspensions de la Ferrari. En fait il tend l'oreille pour savoir ce que disent le pilote et l'ingénieur.

« *Non, j'ai peur qu'elle devienne trop brutale, finit par lâcher Lauda.*

— *Au contraire, beaucoup moins. Elle sera plus progressive* ».

Cuoghi lève la tête vers Lauda, qui réfléchit encore.

« *Non, ce serait un changement trop radical, dit-il, elle deviendrait trop brutale* ».

Forghieri est véhément : « *Non, essaie, tu verras. Pourquoi ne pas essayer ?* »

Cuoghi fait signe à Lauda d'accepter. Voyant le signe de son mécanicien, celui-ci s'incline.

« *Bon, d'accord, fait Niki. Mais on a seulement une demi-heure d'arrêt, il faut faire vite* ». Et il désigne de gros nuages sombres qui envahissent le ciel.

« *Nous avons tout le temps devant nous, le rassure Forghieri. Je ne veux pas faire quelque chose qui te contrarie. On va analyser les températures de tes pneus et tu verras qu'on peut jouer sur le carrossage* ».

L'ingénieur Calliri est à deux pas de là, parlant avec Regazzoni. Celui-ci est dans

son attitude familière lorsqu'il réfléchit : un pied sur une roue de sa Ferrari, le coude appuyé sur le genou et le menton dans la main. Son front est barré de rides. Lui aussi semble avoir un problème à résoudre !

« *Calliri ! interpelle Forghieri, montre-nous les températures de pneus que je fasse voir à Niki qu'elles sont « normalis-simi* ». (A Regazzoni) : *Dis-lui qu'on peut jouer sur le carrossage arrière sans changer de manière trop brutale le comportement en virage* ».

Regazzoni est arraché à ses propres problèmes par la question de Forghieri. On dirait quelqu'un qui se réveille :

« *Hein ? Bien sûr ! Pourquoi ? Moi aussi je sous-vire.*

— *Non, lui il survire trop.* »

Regazzoni n'en revient pas. « *Il survire ? Où ça ? Where are you oversteering ?* » demande-t-il à Lauda.

Celui-ci lui précise les virages et ajoute : « *Je ne survire pas beaucoup, mais trop pour moi* ».

Regazzoni lui confirme qu'il peut essayer de jouer sur le carrossage. Le travail se poursuit ainsi. Mais en course, malchance, Lauda est injustement privé de la victoire par une crevaillon. Pour le jeune Autrichien, c'est un drame. Regazzoni crève lui aussi, mais il se classe 5^e et arrache deux points.

LAUDA REGAZZONI:

L'APPRENTISSAGE DE LA F1

LAUDA champion du monde ? Rien n'est perdu bien sûr. Il a encore toutes ses chances : la confiance et le fanatisme de son équipe et une très bonne voiture... Comment en est-il arrivé là ?

Niki Lauda a commencé en monoplace en 1969, au volant d'une Super-Vé : « Je ne me suis jamais classé dans les trois premiers », dit-il.

En 1970, F3 sur une McNamara : « Elle n'était pas compétitive ».

1971 marque le début des choses sérieuses : Lauda fait de la F2 sur une March 712. Il fait des essais pour March et est engagé officiellement en 1972 moyennant un apport financier.

Le voici donc en Grand Prix, mais c'est une très mauvaise saison pour March dont la 721-X est un échec. Mais même avec la 721-G qui apparaît en fin de saison, Lauda a du mal à échapper à la dernière place sur la grille. Pourquoi ?

« La réponse est résumée par un numéro, explique Lauda : 0-6-5 ! Je m'en souviendrais toute ma vie. 065 c'était le numéro de son moteur. C'est le pire qu'ils ont jamais construit chez Cosworth. Pourtant aujourd'hui, je ne regrette pas cette époque. Je n'ai pas perdu mon temps. J'ai appris énormément. Dans une situation pareille, il faut absolument tout essayer. Quand vous êtes dans une bonne équipe, vous touchez un peu les ailerons, un peu les barres et vous faites un temps. Mais vous n'apprenez pas grand chose. Chez March, en 1972, j'avais une voiture horrible. J'ai vraiment tout essayé pour la faire avancer.

— Et chez BRM ?

— En 1973 chez BRM j'ai fait beaucoup d'essais. Le châssis était très bon. A la course des Champions avec Beltoise et Schuppan nous avons eu les trois meilleurs temps aux essais.

— Quand as-tu pris conscience que tu arriverais un jour à être un pilote de pointe ?

— Jamais. En F3 j'apprenais en essayant de suivre une voie. Il est impossible de se dire raisonnablement : « Dans 5 ans, je serai champion du monde ». Si on réfléchit vraiment à tout, on ne peut pas le dire...

— Et en 1973, lorsque tu as été plus vite que Regazzoni et Beltoise qui sont plus expérimentés ?

— Je n'en ai pas tiré de conclusion à mon profit. On a dit : « Lauda est devant Regazzoni, c'est bien ». C'est grâce à ça que j'ai pu entrer chez Ferrari, sans

doute. Mais je ne rêvais pas pour autant. J'étais alors chez BRM où il est impossible de devenir champion du monde. Je le vois bien maintenant que je suis chez Ferrari. Pour gagner, ici, on n'hésite pas à changer des pièces après chaque course. Certaines même chaque fois que la voiture a tourné. Chez BRM on fait tout durer en espérant que ça tienne. A Brands Hatch, Beltoise a manqué la première journée d'essais à cause d'une fuite d'huile de la boîte sur l'embrayage. C'est complètement anormal. La seule leçon qu'il faut en tirer est que lorsque l'on veut devenir champion du monde, il ne faut pas rester dans une telle équipe... »

Après la domination de Lauda à Brands Hatch, il ne faisait aucun doute que les Ferrari seraient pratiquement impossibles à battre au Nürburgring. Effectivement dès les premiers essais, Lauda et Regazzoni firent l'étalage de leur supériorité. L'Autrichien était une nouvelle fois le plus rapide, mais pour 3/10 seulement sur 23 km. En outre, Regazzoni au lieu d'insister avec sa voiture telle qu'elle était, a voulu essayer un autre train de pneus qui s'est avéré moins rapide. Aussi le trouve-t-on totalement rasséréné après les essais.

LE RÉVEIL DE REGA

DÉTENDU, souriant, Regazzoni attend patiemment la conférence technique avec Lauda, Forghieri et Calliri à l'issue de laquelle seront prises les décisions pour les essais du lendemain.

« Les contacts entre les pilotes et les techniciens sont à la base du succès », affirme Luca Montezemolo.

Tandis qu'il patiente, on interroge Regazzoni :

« Tu as l'air content, tout va bien ?

— Pour une fois je n'ai pas eu de problème; alors j'ai fait un temps normal. Tout va bien ! Jusque-là il n'y avait eu qu'en Argentine et à Zandvoort où je n'avais pas eu d'ennuis. Partout ailleurs j'ai eu un problème de sous-virage incompréhensible. On vérifiait sans arrêt tout sur ma voiture. On a fini par se rendre compte qu'il y avait une petite erreur dans le train arrière de la voiture de Niki. L'angle de chasse n'était pas normal, et il y avait trop de pincement. Mais cela allait mieux ainsi ! Alors on a fait pareil sur ma voiture et maintenant ça va; à Brands Hatch, je conduisais vraiment à l'extrême limite, c'était dangereux même, et j'étais très loin de Niki. Je ne comprenais rien. A la fin on a changé mes pneus pour d'autres exactement du même type et d'un seul coup j'ai gagné une seconde au tour, en conduisant moins à la limite.

— Chez BRM comment cela se passait-il entre toi et lui ?

— En début de saison j'ai fait beaucoup d'essais, mais lui non. Rapidement j'ai été mécontent de la préparation des voitures. Les premières courses ça allait. Puis de moins en moins bien. A Monaco, j'avais demandé des freins plus efficaces, ils n'ont pas voulu les changer. On a peut-être perdu la course à cause des freins. On a commencé à se disputer BRM et moi. Aux essais les moteurs cassaient souvent. On a eu de gros problèmes avec les moteurs de rechange. Ils ont alors donné leurs meilleurs moteurs à Niki pour essayer de le garder.

En début de saison, il était rapide mais pas exceptionnel. En milieu de saison c'est venu d'un seul coup. Aujourd'hui la préparation de la voiture, l'équipe des mécaniciens, les pneus c'est très important. Quand un pilote réunit tout ça, ça ne lui est pas très difficile de faire un bon temps. Cette année, quand je n'ai pas eu de problème, j'ai refait de bons temps.

— Comment travaillez-vous, toi et Niki ? Est-il un très bon essayeur ?

— Au début on allait à toutes les séances d'essais ensemble. Maintenant on partage : on y va à tour de rôle. On tombe facilement d'accord. Comme essayeur il n'est pas mal, mais je pense qu'il peut y avoir plus fort que lui. Quand il n'a pas un très bon matériel, il ne prend pas de risques. J'ai une plus grande expérience et je pense qu'elle joue plus. En essai, l'important c'est de se faire bien comprendre par l'ingénieur. On peut avoir une sensation identique pour des causes différentes. On doit toujours essayer et essayer pour être vraiment certain de l'origine d'un défaut.

— Te sens-tu plus à ton aise avec Lauda que, par exemple, avec Ickx ?

— Avec Jacky Ickx, je n'ai jamais eu de problème. Il travaillait moins que Lauda, mais dans les essais précédant les courses il était d'une très grande sincérité pour dire comment était sa voiture et ce qu'il faisait pour l'améliorer. Il me disait exactement ce qu'il faisait sur sa voiture. Niki, parfois, c'est comme s'il ne disait pas tout. C'est peut-être une impression. Avec Beltoise et Andretti c'était pareil qu'avec Ickx : pas de problème. Merzario, c'est différent, il a une manière particulière de parler de ses problèmes... »

Au lendemain de cette conversation, le G.P. d'Allemagne marquait un revirement de situation inattendu : faux-pas de Lauda et Fittipaldi, alors que Clay Regazzoni signait superbement son retour au sommet. Bien sûr la saison n'est pas finie... Ferrari semble cependant magnifiquement placé pour devenir champion du monde. Mais avec quel pilote : Lauda ou Regazzoni ? ●



7ème MANCHE 15 JUILLET 6 HEURES DE WATKINS-GLEN

Correspondance spécial Jeff Hutchinson

L'équipe Matra-Simca-Gitanes a remporté à Watkins-Glen sa 6ème victoire, la plus facile de cette saison 1974 du Championnat du Monde des marques, qui lui a permis d'assurer en principe un second titre de champion du monde, consécutif à celui de l'an dernier.

Le team français figurait en favori sur la liste des engagés de cette édition des 6 Heures de Watkins-Glen, et malgré un petit problème de pompe à essence, la voiture victorieuse, celle des Jean-Pierre, Beltoise et Jarier, tourna comme une horloge. Ce ne fut pas le cas de l'autre Matra ; Henri Pescarolo et Gérard Larrousse n'eurent pas beaucoup de chance : un ressort de soupape cassa très tôt, et la voiture tourna sur 11 cylindres. Elle perdit un peu plus de temps encore à cause d'un pneu arrière crevé, et renonça finalement sur bris de la boîte de vitesses, aux trois quart de la course.

MATRA WORLD CHAMPION!



Sombre jour pour Alfa

Matra ayant tiré tous les bonnes cartes du jeu, ses adversaires, parmi lesquels Alfa-Roméo, eurent beaucoup moins de chance. A l'instar de l'équipe française, les voitures italiennes étaient au nombre de deux, mais cet effectif, déjà faible, fut réduit de la moitié dès avant la course, par un accident suivi d'un incendie survenu aux essais à la suite de l'éclatement d'un pneu avant, alors que Stommelen était au volant. Engagée dans l'épreuve Canam qui fait suite, comme le veut la tradition, à la course des 6 heures du championnat du monde des marques, l'Alfa essayait un nouveau type de Good-year américains à deux plis, à la place des Firestone qu'elle utilise couramment. Lorsque Stommelen arriva au bout de la ligne droite, le pneu avant gauche éclata, jetant la voiture de trois quart face dans le rail ce qui eut pour effet de toucher le réservoir d'essence qui l'enflamma instantanément. Par chance « Her Mayor » s'extirpa très vite de l'habitacle, ne souffrant que de quelques brûlures superficielles à la face, dues à la vigueur des flammes.

La seconde Alfa-Roméo, celle de Merzario-Andretti, put participer à la course, mais elle fut totalement surclassée par les Matra, celle de Pescarolo-Larrousse, en mauvais état, tournant plus vite qu'elle. En début de course, elle perdait un tour par heure sur la Matra de tête, et après quatre heures, Andretti s'arrêta sur le circuit, en panne d'alimentation électrique. Les mécaniciens se ruèrent hors des stands et la voiture repassa sur la piste avec vingt minutes de retard. A ces vingt minutes, s'en ajoutèrent dix autres dues à un arrêt chaotique au stand pour changer des plaquettes de freins mal refroidies. En dépit de tous ces problèmes, la TT12 aurait pu prétendre à la 5ème place au classement général, mais les officiels américains, estimant non règlementaire l'aide apportée par les mécaniciens à Andretti sur le circuit, mirent la voiture hors course.

La seconde place à l'arrivée revient une fois encore à la toujours fiable Martini-Porsche, pilotée par Muller-Van Lennep qui finissent à 9 tours des vainqueurs. Elle précède deux autres Porsche, dans l'ordre, celle de Gregg-Haywood et Heimrath-Cook, les premiers emportant au classement américain la catégorie Trans-Am. La première voiture GT se place en 8ème position : il s'agit d'une Carrera, pilotée par Hobbs-Posey-Forbes-Robinson, qui rallia l'arrivée malgré de gros ennuis d'embrayage, dûs à une fuite d'huile. En dépit d'un temps estival et d'un chaud soleil tout à fait agréable, malgré un programme d'épreuves très relevé — (le SCCA avait inscrit à son meeting les 6 heures du Championnat du Monde, une manche de la Canam, de la Trans-Am, de formule 5000, de Super Vee) — aucune de ces courses ne fut réellement passionnante à suivre et le public, venu en masse, s'en trouva quelque peu déçu.



La grille de départ, derrière le pace-car.

Les essais

On renonça à l'éventualité d'assister à une course très disputée dès la 1ère séance d'essais. Après quelques réglages d'aileron et de spoiler, les Matra tournèrent très tôt dans des temps confortables, variant aux alentours de 1'44'', alors que les Alfa s'acharnaient à atteindre 1'45''. De toutes façons, aucun chrono ne put descendre à 1'42''273, « pole position » de François Cevert avec la Matra l'an dernier : des milliers de spectateurs avaient déposé sur la chaussée une fine couche de poussière, celle que l'on trouve toujours sur les différentes routes intérieures du Glen, et la piste fut la plupart du temps glissante. La meilleure performance de la première journée revint à Jean-Pierre Jarier qui tourna en 1'43''893, devant Merzario qui se défonça littéralement pour réussir 1'44''148.

Les conditions de la piste s'améliorèrent le lendemain, et cette fois, ce fut Larrousse qui effectua le meilleur temps 1'43''698, s'attribuant du coup la « pole position » et plaçant ainsi les deux Matra sur la 1ère ligne de la grille de départ. A l'inverse, les deux Alfa ne figuraient pas sur la 2ème ligne : il n'y en avait qu'une, celle de Merzario qui ne réussissait pas à améliorer son temps de la veille, à côté de la Porsche Turbo dont le meilleur tour fut chronométré en 1'53''760. L'autre Alfa, celle de Stommelen brûlait à la suite d'un accident comme nous l'avons vu plus haut. Le temps de la Porsche Turbo de dix secondes inférieur à celui de l'Alfa s'explique par le fait que l'on attendit longtemps, toute la séance d'essais de la première journée, avant que la voiture de rechange n'arrive, et permette aux mécaniciens allemands de changer le train arrière de la voiture de course. Une fois cette opéra-

tion effectuée, les rapports de boîte ne convenaient plus, et l'expérimentation d'un nouveau distributeur ne permit pas à la voiture d'être au mieux de sa forme. Le seul autre prototype 3 litres était une vénérable Porsche 908/2 conduite par Dennis Aase-Scooter Patrick, qui ne purent faire mieux que 1'56''290, c'est-à-dire, un chrono un tout petit peu plus rapide que la superbe Porsche Carrera de Peter Gregg, magnifiquement grée aux spécifications Trans-Am. A première vue, elle ne diffère pas d'une bonne Carrera Groupe 4, mais en Trans-Am, il est permis d'utiliser des roues plus grosses et un châssis plus allégé, ce qui permet des temps de 4'' inférieures aux groupes 4 courants.

Derrière cette Carrera Trans-Am, on en trouvait une autre, appartenant à Al Holbert, et conduite par l'étoile montante de formule 5000, Elliot Forbes-Robinson, qui tournait en 1'57''387. Au dernier moment, Holbert revêait un coup de téléphone de son épouse, qui venait alors de mettre au monde un bébé alors que la naissance était prévue deux semaines plus tard, et il ne participait à la course : petit carnet rose qui permettait ainsi à Sam Posey et David Hobbs de trouver un volant. Non qualifiés, pour cette course, (ils courent en F. 5000 et en Trans-Am), ces derniers partaient en dernière ligne et ainsi, la septième position sur la grille revenait à une bonne vieille Chevrolet Camaro Trans-Am, conduite par Warren Agor-Paul Nichter qui tournaient en un fantastique 1'57''470, battant son précédent record sur cette piste de plus de 5''. Elle précédait une autre Trans-Am en 8ème position, une BMW CSL ex-usine, vendue aux États-Unis au Team Hurtig Libra, et pilotée par Georges Follmer-Brett Lunger. Malheureusement, la BMW cassait son carter de boîte juste avant le départ et l'équipage Follmer-Lunger participait à la course sur la seconde BMW de l'écu-



rie, celle de John Buffum-Andy Petery qui se retrouvaient ainsi sans volant.

Trente-huit voitures avaient participé aux séances d'essais, vingt-sept d'entre elles seulement se trouvaient qualifiées, mais comme c'est l'usage en course d'endurance, trente voitures furent autorisées à prendre le départ.

La course

Le moins que l'on puisse dire est qu'elle ne fut pas très passionnante, et seul le départ s'avéra à la mesure de ce que le public nombreux espérait. D'ailleurs il vaudrait mieux parler des départs et non pas du départ, car il y en eut deux ; le premier eut lieu à 13 h 15, avec un quart d'heure de retard sur l'horaire. Alors que les voitures de tête finissaient un tour de chauffe très lent, derrière la Corvette utilisée en pace-car, elles accélèrent simultanément ce qui ne fut pas du goût du starter, Monsieur Tex Hopkins, qui envoya aussitôt le drapeau jaune pour indiquer un nouveau tour de pace-car. Le seul problème est que les Matra et l'Alfa déjà bien engagées dans le premier virage, ne virent pas ce fameux drapeau jaune, et pendant deux tours, tout le monde crut bien que la course était lancée, les quatre voitures de tête passant plein pot devant les tribunes, le reste du peloton roulant à allure très réduite dans l'ordre de la grille de départ. Monsieur Hopkins se mit en colère et décida de tout arrêter. Malheureusement, il présenta le drapeau noir avant le passage des voitures de tête, stoppant ainsi le reste de la grille et lorsque les quatre voitures, se présentèrent devant les tribunes, leurs pilotes réalisèrent soudain qu'il se passait probablement quelque chose d'anormal. Ils eurent juste le temps de freiner avant

de se retrouver dans un embouteillage inextricable tel que l'on n'en a jamais vu de mémoire de pilote.

Rouges de colère, Jarier et Pescarolo réussirent à réintégrer leur première ligne, et après 15 minutes, le starter présenta le drapeau vert. Le départ fut cette fois réussi, et Jarier s'engouffrait en tête dans le premier virage, tandis que Merzario passait dans l'herbe pour piquer Pescarolo, sans succès toutefois, Muller suivant de quelques mètres à la quatrième place. Au premier passage, les positions de tête n'avaient pas varié, les deux Matra emmenant l'Alfa Roméo, plus loin la Porsche Turbo, et plus loin encore, le reste du peloton commandé par la Camaro de Warren Agor. Celle-ci conserva sa position pendant trois tours, au bout desquels elle s'arrêta à son stand et abandonna sans raisons mécaniques apparentes. On sut plus tard que les deux pilotes de la voiture avaient décidé de renoncer définitivement au bout de quelques tours pensant que le coût de la reconstruction de la voiture après six heures de course, était beaucoup plus élevé que la prime de départ se montant à 100 \$. La Camaro out, la Porsche 908/2 prenait donc la 5ème place mais pour huit tours seulement, avant de stopper définitivement sur ennui de transmission, laissant ainsi la position à la Carrera de Gregg-Haywood.

En tête les deux Matra caracolent, laissant à plus de deux secondes au tour l'Alfa Roméo au volant de laquelle Mer-

zario se débat avec des problèmes de freins et un châssis qui sous-vire de plus en plus. Après dix tours, la voiture rouge est déjà distancée et le public s'apprête à assister à un duel entre les deux Matra. C'est sans compter sur le sort qui fait stopper Pescarolo au passage suivant, avec un moteur émettant des bruits surprenants. Il aura perdu cinq tours avant que les mécaniciens, ayant promptement soupçonné un ressort de soupape cassé comme au Nürburgring et à Imola, déconnecte le cylindre en faute et renvoient la voiture en piste sur « 11 pattes ». Avant même d'avoir été quelque peu passionnante, la course tombe dans la monotonie. La voiture de Jarier avec presque un tour d'avance s'arrête pour son premier ravitaillement. Au passage suivant, l'Alfa stoppe à son tour et les mécaniciens réparent le capot arrière endommagé par une touchette de Merzario qui s'est quelque peu battu avec un ou plusieurs attardés véritablement très lents. La Turbo Porsche continue son chemin, trop lente pour les sport 3 L., trop rapide pour les groupes 4 et elle possède une solide avance sur la Carrera de Gregg-Haywood, elle-même suivie par deux autres Carrera, la BMW de Follmer et une Capri RS ex-usine qui se sont bien battues toutes deux dans les premiers tours pour conserver leur position devant les Ferrari Daytona de Mike Hiss-Alain Cudini (NART) et Nestor Garcia-Veiga-Mark Waco. Les deux Ferrari auront très vite des problèmes : au bout de vingt-cinq tours, en proie à des en-



Encore une seconde place pour la Carrera-turbo du Martini-racing.



Stommelen est sorti très légèrement égratigné de cette épave d'Alfa-Roméo.



nuis de freins, Veiga sort de la piste et tape dans le rail, tandis que l'autre Daytona, dont le moteur surchauffe s'arrêtera très souvent avant de sortir de la piste à la mi-course. La Capri RS casse un piston après 40 tours. La Pantera semi-officielle de Bob Grossman-Théodoro Zeccoli abandonne quelques tours plus tard avec un écrou de roue cassé, tandis que la seule sport 2 l. en course, la Chevron B21 de Bob Fischer-Michel Dupont doit, elle aussi, renoncer définitivement, châssis arrière cassé en quatre endroits. Devant, la Matra a de plus en plus d'avance et Jarier a été seulement obligé de mettre en marche la pompe à essence électrique, au bout des cinq premiers tours, le moteur ayant eu tendance à renauder à cause de problèmes de vapor-lock. Maintenant, aux mains de Beltoise, la voiture semble marcher de mieux en mieux, et elle ira ainsi jusqu'au bout. De son côté, l'Alfa perd de plus en plus de temps, et le seul intérêt du spectacle est entre les mains de Pescarolo et Larrousse : pourront-ils réintégrer leur seconde position. Ils sont très vite remontés en troisième place derrière la Porsche, et grignotent peu à peu leur retard sur l'Alfa. Cela non plus ne durera pas longtemps et au bout de quatre heures de course, Pescarolo s'arrête ; il ne peut plus changer de vitesses, quelque chose s'est rompue dans la boîte. Presque au même instant, l'Alfa Roméo ne repasse plus. Le moteur s'est arrêté à la suite d'un court-circuit dû à la rupture d'une pièce dans la boîte à transistors. Il faudra attendre 20 minutes avant que Mario Andretti ne repasse devant les stands, et lorsqu'il s'arrêtera, il perdra encore beaucoup de temps pour le changement des plaquettes de freins avant et arrière, en même temps que le

support de carrosserie arrière. Merzario reprend le volant et doit s'arrêter si souvent que la Matra de Jarier-Beltoise lui prend presque deux minutes au tour. De toutes façons, on a fait signe à la voiture de tête de rouler tranquillement : 10 000 t/m de régime au lieu des 11 500 normalement utilisés. La course est finie : Muller et Van Lennep arrivent à une confortable seconde position. Gregg-Haywood se classent en troisième position à huit tours. Cet écart aurait dû normalement être réduit à quatre tours, mais la Carrera Trans-Am a effectué deux arrêts imprévus, l'un pour crevaisson, l'autre pour des problèmes de câble d'accélérateur. Follmer et Lunger ont abandonné aux trois quart de la distance, préférant, sans pression d'huile, ne pas faire exploser le moteur de leur BMW CSL et laissant ainsi la cinquième place, non pas à l'Alfa d'Andretti et Merzario, disqualifiée pour aide extérieure sur le circuit, mais à la Camaro de Tony De Lorenzo-McCartee. Cette réparation sur le circuit coûte huit points au championnat du monde à la firme italienne, et permet à Matra de s'échapper complètement vers le titre final, dominant ainsi la saison 74, comme Ferrari l'avait dominée en 72.

Grille de départ

| | |
|--|--|
| Jarier-Beltoise Matra 670C/4 1'43"893 | Pescarolo-Larrousse Matra 670C/1 1'43"698 |
| Muller-Van Lennep Porsche Carrera Turbo/3 1'53"76 | Merzario-Andretti Alfa Roméo 33TT12/7 1'44"148 |
| Gregg-Haywood Porsche Carrera RSR 1'56"479 | Aase-Patrick Porsche 908/2 1'56"291 |
| Agor-Nichter Camaro 1'57"747 | *Holbert-Forbes-Robinson Porsche Carrera RSR 1'57"387 |
| Hagestad-Barber Porsche Carrera RSR 2'00"314 | Follmer-Lunger BMW CSL 1'59"63 |
| Kayser-Minter Porsche Carrera RSR 2'00"481 | Théodoracopoulos-Kwech Ford Capri RS 2'00"345 |
| Buffum-Petery BMW CSL 2'1"850 | Fischer-Dupont Chevron FVC B21 2'1"822 |

etc... 30 voitures.

* Holbert n'a pas pris le départ ; Forbes-Robinson a pris le départ en dernière ligne avec Sam Posey et David Hobbs, (qui n'avaient participé aux essais de cette course), comme coéquipiers.

** Follmer-Lunger ont pris le départ sur la BMW de Buffum-Petery.

Classement général :

1. Jean-Pierre Beltoise - Jean-Pierre Jarier (Matra Simca 670C), les 193 tours, soit 1 048,95 kms en 6 h 1'33"8, à la moyenne de 174,13 km/h, (huile et carburant Shell, pneus Goodyear). — 2. G. Van Lennep - H. Muller (Porsche Carrera Turbo), à 9. t. — 3. P. Gregg - H. Haywood (Porsche Carrera RSR), à 17 t. (1^{er} Trans-Am). — 4. L. Heimrath - J. Cook (Porsche Carrera

RSR), à 21 t. — 5. M. Carter - T. Delorenzo (Chevrolet Camaro), à 25 t. — 6. J. Bienvenue - M. Dancos (Porsche Carrera RSR), à 29 t. — 7. K. Miller - P. Miller (Chevrolet Camaro), à 33 t. — 8. S. Posey - D. Hobbs - E. Forbes - Robinson (Porsche Carrera RSR), à 33 t. (1^{er} gr. 4) — 9. Ch. Carter - D. Laughlin (Chevrolet Camaro), à 43 t. — 10. M. Minter - M. Keyser (Porsche Carrera RSR), à 44 t. — Meilleur tour : Jean-Pierre Jarier (Matra Simca 670C) en 1'44"005, moyen. : 188,37 km/h.



CHAMPIONNAT DU MONDE DES MARQUES

MATRA SACRÉ

En remportant les 1 000 kilomètres Paul Ricard et les Six Heures de Watkins Glen, Matra-Simca a officiellement remporté le titre mondial pour la deuxième fois consécutive, puisque désormais plus personne ne peut égaler ses 140 points, alors qu'il ne reste que deux épreuves à disputer : les 1 000 kilomètres de Brands Hatch le 29 septembre et ceux de Buenos-Aires, beaucoup plus problématiques. L'échec d'Alfa-Roméo, qui n'a jamais pu renouveler sa victoire obtenue lors de la première course de la saison à Monza, a été sanctionné par l'abandon pur et simple de la compétition. On savait son nouveau président peu ouvert à la course, il l'a largement prouvé en stoppant le programme compétition de sa marque : tout au plus peut-on espérer revoir dans l'avenir des Alfa courir en Groupe 2. Cette décision était malheureusement à craindre, regrettons que les grèves n'aient pas permis à l'équipe d'Auto-Delta de faire la preuve de sa valeur avant qu'elle n'intervienne. Du coup, Alfa plonge à la quatrième place et la course de Brands Hatch aura comme attrait les efforts de Gulf pour reprendre à Porsche la seconde, ce qui est dans ses possibilités.

| Championnat du Monde des Marques | Monza | Spa | Nürburgring | Imola | Le Mans | Zeltweg | W. Glen | Ricard | Brands Hatch | Buenos-Aires | TOTAL |
|--|-------|-----|-------------|-------|---------|---------|---------|--------|--------------|--------------|-------|
| Matra-Simca | — | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | — | — | 140 |
| Porsche | 8 | 12 | 6 | 8 | 15 | 6 | 15 | 10 | — | — | 80 |
| Gulf | 10 | 15 | 10 | — | 10 | 10 | — | 12 | — | — | 67 |
| Alfa-Roméo | 20 | — | 15 | 15 | — | 15 | — | — | — | — | 65 |
| Ligier-Maserati | 3 | — | — | — | 3 | — | — | 6 | — | — | 12 |
| Chevron | 1 | — | 3 | 2 | — | 4 | — | — | — | — | 10 |
| Ferrari | — | — | — | — | 8 | — | — | — | — | — | 8 |
| Lola | 6 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 6 |
| Alpine-Renault | — | — | 1 | — | — | — | — | — | — | — | 1 |
| A.M.S. | — | — | — | 1 | — | — | — | — | — | — | 1 |

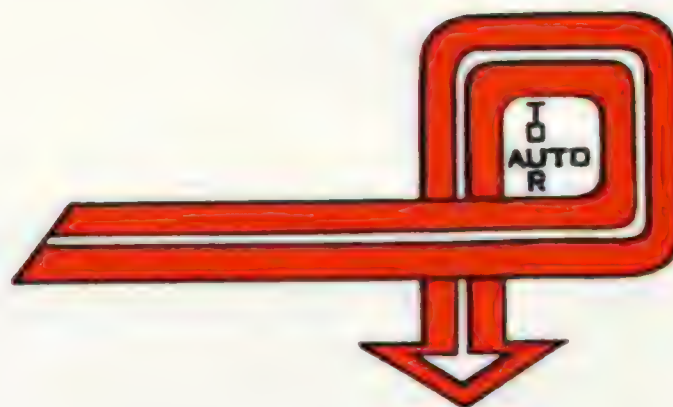


XIX^E TOUR DE FRANCE

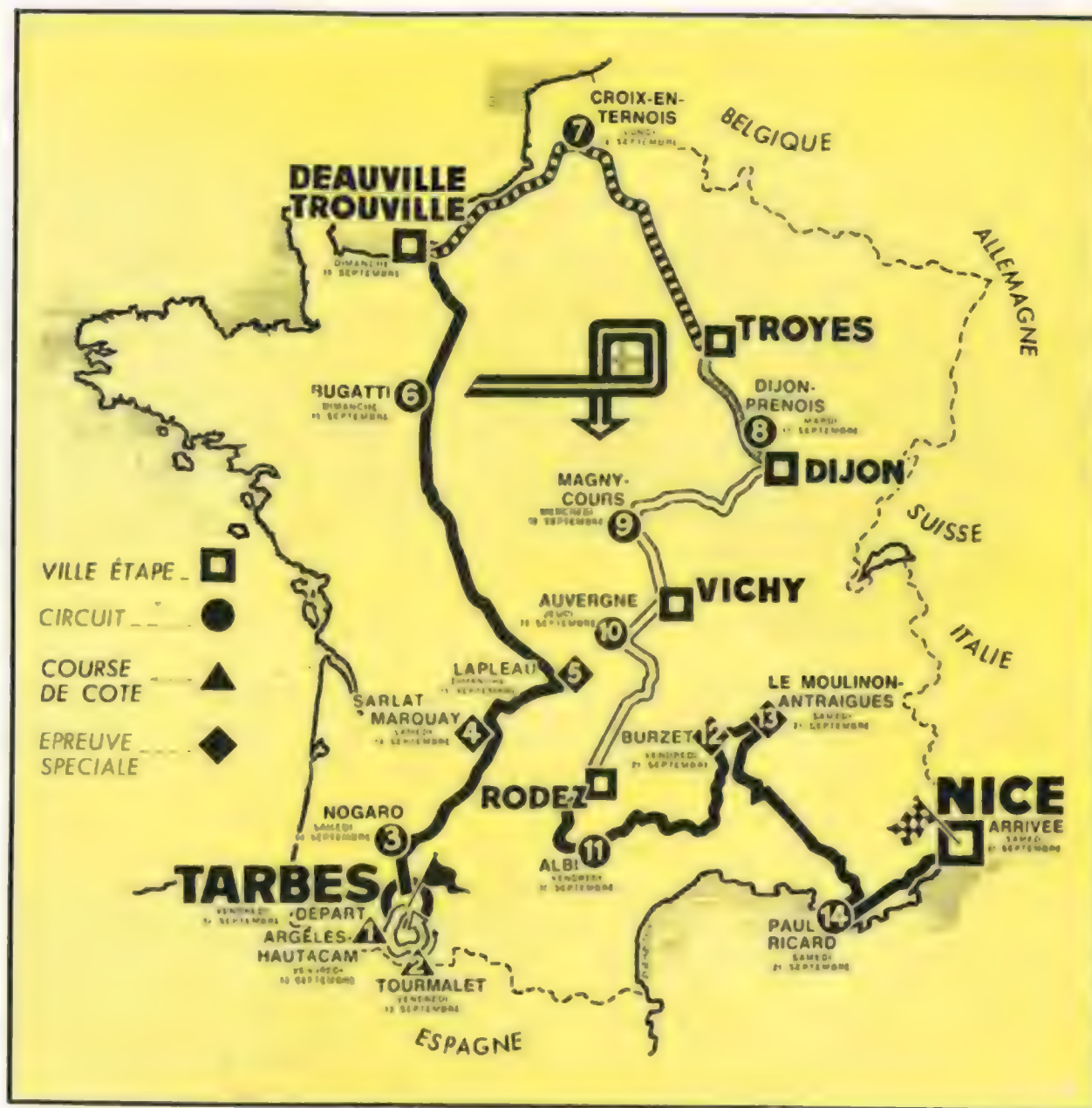
LIGIER LANCIA, FIAT ET PORSCHÉ ONT LEUR CHANCE



Le 19^e Tour de France automobile se déroulera du 13 au 21 septembre. Patronné par Esso, il sera régi par un règlement à peu près semblable à celui de l'an dernier, à savoir qu'au niveau des voitures, il admet au départ, les groupes 1 à 4, ainsi que les groupes 5 — Tour Auto, formule qui a son succès comme on l'a vu. Le groupe 5 — Tour Auto est divisé en deux sous-groupes, les 5 A, (véhicule homologué dans les groupes 1 à 4, transformé au-delà des possibilités du groupe 2 ou 4, dans certaines limites; le 5 B : véhicule de production non homologué par la CSI du fait d'un quota de production annuel encore insuffisant, mais pouvant justifier par une attestation officielle du constructeur d'une mise en fabrication minimum de 50 exemplaires en carrosserie fermée. C'est le cas notamment des Ligier JS2 et des Lancia Stratos. Les groupes 5 A et B doivent respecter des limites de poids, (au moins 130 % du poids minimum accordé au groupe 5 par le CSI), ainsi que d'élaboration : bloc-moteur, carters de boîte et de pont d'origine, de même que position du moteur et de la boîte, ainsi que type de châssis doivent être conservés.



Au niveau des kilomètres du parcours routier, qui, chaque année, prêtent à quelques controverses, les choses ont été également aménagées dans ce Tour 1974, d'autant que cette année, les prix du carburant ont subi une hausse spectaculaire, et qu'en terme de crise énergétique, il vaut mieux réduire une liaison monotone, n'offrant guère d'intérêt à l'époque de la vitesse limitée. Autre modification qui sera du goût de tous les équipages : ils ne passeront pas quatre, mais deux nuits seulement sur la route. Par contre, le kilométrage d'épreuves spéciales et de circuits n'a pas varié, (8 circuits, 963 km ; 6 spéciales, 135 km), le coefficient de calcul entre route et circuit passe de 4 à 3. Au total donc, 1 093 km de secteur de classement, et 3 552 km de liaison. Dans ces conditions, à qui va la faveur des pronostics ? Le classement scratch sera vraisemblablement l'apanage de l'une des voitures des trois écuries d'usine engagées en groupe 5 : les Stratos-Marlboro-Lancia d'Andruet ou Munari, les Ligier-Maserati JS2 de Darniche ou Larrousse, les Fiat-Abarth de Pinto, Pianta ou Barbasio, quoique la Stratos du Jolly-Club de Pregliasco ne soit pas à négliger, pas plus que la R 17 de J.-F. Piot. A l'instar de toutes les courses en France, en groupe 4 et 3, les débats s'instaureront entre Porsche Carrera et Alpine, les premières puissantes en circuit, les autres agiles et maniables en spéciales. Dans cette catégorie, il y a des Porschistes avertis : Chenevières, Ballot-Léna - Morenas, Château, Bob Wollek ; Alpine sera représentée en revanche par Nusbaumer, Mounal et « Charlotte » en même temps que par des prétendantes sérieuses à la Coupe des Dames : Marianne Hoepfner et Christine Dacremont du Team Esso-Aseptogyl. En grand Tourisme de série, quelques Alpine également dont celle de la très rapide Michèle Mouton, et beaucoup de Porsche parmi lesquelles des engins redoutables : les Carrera de Chasseuil, Lagniez, Alméras, Touroul, Gedeheem, Meo, Poirot, Charlotte Verney. La victoire ne devrait pas échapper à l'un d'entre eux dans ce groupe. Le pronostic est moins aisé en groupe 2 : les 1000 rallye 2 ne viseront qu'une victoire de classe. Par contre, l'Opel Commodore d'Archy, les Escort RS de Sainpy et Rouget, la Capri de Fornage, la Daf de Laurent, l'Alfa-Roméo d'Imbert sont des valeurs sûres. Enfin, duel très serré en groupe 1 : dans le clan des Opel Commodore, Barailler, Greder, Marie-Claude Beaumont ; dans celui des Alfa, Béguin, Corinne Koppenhague, F. Vincent ; mais cela ne pourrait empêcher certains « clients sérieux » de faire parler d'eux : les BMW 3,0 CSI de Maublanc et de Dirand, ou pourquoi pas la Citroën SM de Philippe Dagoreau.



Où les voir passer ?

— Vendredi 13 septembre : prologue - 145 km : Tarbes, Lourdes, Artalens. **ES D'AR-GELES, 8 km.** Luz, Barrèges, **E.S. DU TOURMALET, 8,3 km.** la Mongie, Bagnères de Bigorre, Tarbes.
— Samedi 14 et dimanche 15 : 1ère étape Tarbes-Trouville, 1 040 km. Tarbes, **NOGARO, 25 tours**, Agen, **E.S. SARLAT-MARQUAY, 15,1 km.** Brive, Tulle, **ES LAPLEAU, 20,3 km.** Egletons, Limoges, Châteleraut, **LE MANS-BUGATTI, 25 tours.** L'Aigle, Lisieux, Deauville, Trouville.
— Lundi 16 : 2ème étape, Trouville-Troyes, 553 km. Deauville-Trouville, Honfleur, Dieppe, Eu, Abbeville, Hesdin, **CROIX-EN-TERNOIS, 40 tours**, Arras, Perrone, Château-Thierry, Troyes.
— Mardi 17 : 3ème étape, Troyes-Dijon, 157 km.

Troyes, Châtillon-sur-Seine, **DIJON-PRES-NOIS, 40 tours.**
— Mercredi 18 : 4ème étape, Dijon-Vichy, 311 km. Dijon, Château-Chinon, Nevers, **MAGNY-COURS, 30 tours**, le Montet, Vichy.
— Jeudi 19 : 5ème étape, Vichy-Rodez, 296 km. Vichy, Randan, Blanzat, Thèdes, **CHARADE, 20 tours**, Champeix, Issoire, St-Flour, Rodez.
— Vendredi 20 et samedi 21 : 6ème étape, Rodez-Nice, 1 050 km. Rodez, **ALBI, 40 tours**, Millau, Le Vigan, Alès, Largentière, **ES BURZET, 45 km.** Vals-les-Bains, Pont-St-Esprit, Carpentras, Aptès, Pertuis, Signes, **PAUL RICARD, 25 tours.** Le Cannet des Maures, Antibes, Nice.
— A compter du 17 septembre, les concurrents du 5ème Grand National s'élanceront à partir de Tarbes, pour rejoindre, le 18 septembre à Magny-Cours, après Nogaro et Sarlat-Marquay, les équipages du Tour-Auto, qu'ils suivront jusqu'à Nice.

ESSAI: LANCIA STRATOS



UNE VRAIE BETE DE RALLYES

PAR JOSÉ ROSINSKI

Lancia, c'est l'une des marques nobles. Ce ne sont pas des « produits » que fabrique l'usine turinoise, ce sont des automobiles, qui, qu'on les aime ou non d'ailleurs, témoignent toutes d'un souci d'originalité technique et esthétique. Le nom de Lancia évoque l'esprit de recherche et le perfectionnisme, tant le domaine de la performance que dans celui de la qualité. Et ce malgré les vicissitudes de l'époque, qui, si elles ont eu raison de l'indépendance de cette entreprise maintenant satellite de Fiat, n'ont pu venir à bout d'une tradition d'excellence aussi vieille que la marque.

De plus, au niveau sport, le palmarès de Lancia est éloquent, glorieux même. L'équipe officielle a écumé depuis des années tous les grands rallyes, avec ses coupés Fulvia qui ont remporté le championnat international en 1972. Toutefois, cette voiture a maintenant atteint le maximum de son développement, et quoiqu'elle se défende encore très bien,



grâce à sa robustesse et à la qualité de sa préparation, elle ne peut plus sauf exception être considérée comme compétitive contre les Alpine, Porsche, BMW et Ford-Escort qui disposent de rapports poids-puissance autrement impressionnants.

C'est pourquoi la Stratos est née. Ce fut en 1971 que Bertone fut chargé par Lancia d'étudier la carrosserie d'une voiture destinée par priorité aux rallyes, projet original, et même unique dans les annales de la construction automobile à notre connaissance. Le cahier des charges prévoyait principalement qu'elle devrait être aussi compacte et légère que possible, sans que pour autant les qualités aérodynamiques soient sacrifiées. A vrai dire, un prototype déjà baptisé du nom de Stratos et dû à Bertone avait été exposé à Turin en 1970, équipé d'une mécanique Fulvia placée transversalement en position centrale arrière. Mais il s'agissait plutôt d'un exercice de style, d'un dream-car, que d'une étude spécifiquement réalisée en vue de la compétition. Le résultat apparut à la fin de l'année 71 et chacun put juger que Bertone n'avait pas non plus immolé le style sur l'autel de l'efficacité.



Bien que très courte, avec notamment un porte-à-faux arrière réduit au minimum, la Stratos était magnifique, le carrossier avait travaillé sur une implantation à moteur central arrière, évidemment, et les premiers prototypes furent équipés du V6 Dino-Ferrari monté, comme sur le modèle d'origine, transversalement entre l'habitacle et le train arrière. On crut alors comprendre qu'il ne s'agissait que d'une mesure provisoire, mais les événements — c'est-à-dire les difficultés de Lancia et son rachat par Fiat — devaient en décider autrement. Et finalement, la Stratos est entrée en production cette année avec cette mécanique.

Entre la présentation du prototype et le début de la construction en série plus de deux ans se sont écoulés. Pendant cette longue période, la mise au point s'est poursuivie, à laquelle s'est un temps attachée le nom de l'ingénieur Dall'Ara, technicien bien connu appelé à titre de consultant.

En 1973, engagée en prototype, la Stratos a remporté le Tour de France, et cette victoire pourrait bien marquer le début d'une brillante carrière. En tout cas, l'essai d'un modèle de série auquel nous avons récemment procédé dans les Alpes italiennes nous a convaincu qu'il s'agissait d'une voiture absolument exceptionnelle par son efficacité sur un terrain accidenté : une sorte de super-Alpine, en somme, répondant admirablement à la fonction pour laquelle elle a été conçue. Cela nous promet de belles luttes !

Caractéristiques techniques

L'implantation des organes de la Stratos, donc, est parfaitement rationnelle et actuelle. Mais ce qui caractérise plus particulièrement cette voiture, c'est qu'elle répond de manière plus spécifique que tout autre aux problèmes posés par les épreuves routières. Là c'est la maniabilité, la robustesse et le rapport poids-puissance qui priment toutes autres considérations.

Cela se traduit par un empattement très

court, de 2,10 m, et une longueur hors-tout ultra-limitée. Au niveau des suspensions, celles-ci sont assurées par des éléments McPherson à l'arrière, système solide, simple à entretenir ou à remplacer, et peu encombrant. La direction d'origine Fiat est bien entendu à crémaillère, et les freins sont à disques, mais il ne sont pas assistés. Les roues sont en alliage léger à jantes de 13'', chaussées de pneus radiaux Pirelli.

La Stratos de série, plus qu'une voiture de Grand Tourisme transformable en engin de compétition, est une voiture de





compétition adaptée au Grand Tourisme. Afin que le poids d'homologation soit aussi bas que possible, les panneaux des coffres, les arches de roues sont en matière plastique, les portes sont construites en aluminium, les vitres et le pare-brise sont en Glaverbel. Ainsi, dans sa version de production, la Stratos ne dépasse guère 800 kg, bien qu'elle soit suffisamment équipée pour une utilisation normale (alors qu'une Dino Ferrari atteint 1 100 kg).

Or, le moteur, précisément, est celui de la Dino : un V6 à 65° en alliage léger de 2 148 cc, quatre arbres à cames en tête commandés par chaîne, faisant bloc avec l'ensemble boîte de vitesse-différentiel. Il développe, dans sa version de série, 195 CV DIN à 7 600 t/mn — soit un peu plus de 80 CV au litre — et 23 mkg à 4 800 t/mn. Dans la Stratos, son rendement est identique, mais son alimentation a été revue : les carburateurs sont différents, et le collecteur d'admission a par conséquent été modifié. En fait, le but de cette transformation ne vise pas l'amélioration des performances du moteur, mais celle de son fonctionnement. En effet, il a été d'abord

conçu pour équiper les Dino-Fiat dans lesquelles il était installé conventionnellement à l'avant, dans l'axe longitudinal. Lorsqu'il fut monté, transversalement cette fois, dans la Dino-Ferrari, il apparut qu'en virages, les carburateurs qui n'avaient pas été étudiés pour fonctionner dans cette position tendaient à déjauger. C'est donc pour éliminer ce défaut que les techniciens de Lancia ont modifié le système d'admission. Ils ont d'ailleurs parfaitement réussi.

La boîte de vitesse comprend cinq rapports synchronisés, commandés par un court levier au plancher, et le différentiel est équipé d'un dispositif autobloquant ZF. A 8 000 t/mn, régime maximal autorisé, on atteint 70 km/h en première, 105 en seconde, 145 en troisième et 190 en quatrième.

Sur le plan du style, c'est avant tout la solution de continuité entre le pare-brise et les vitres latérales qui personnalise la Stratos. A l'avant, le capot est très plongeant, à projecteurs encastrés, tandis que l'arrière est assez massif, car très court. Au total, il se dégage de l'ensemble une impression de force et de fonctionnalité, agrémentée d'un raf-





finement esthétique évident dû, aux lignes tendues très modernes et au traitement de certains détails comme la lunette à volets.

Au volant

La Stratos est basse, mais ses seuils de portes sont assez hauts et les sièges sont de véritables baquets bien enveloppants. De ce fait, l'accès à bord ne saurait être qualifié d'aisé, et exige une certaine souplesse, ou plutôt une souplesse certaine... Ces baquets ne sont réglable qu'en longueur, mais ils procurent une bonne position de conduite, d'autant que la géométrie siège-volant-pédales a été bien étudiée et que le levier de vitesses tombe juste sous la main. En revanche, la visibilité est un peu décevante, car la ceinture de caisse est assez haute, même vers l'avant. La garde au toit s'avère fort réduite, mais suffisante — sans casque, en tout cas —. Bien calé dans le baquet donc, on découvre un tableau de bord complet, mais où la disposition de certains instruments de contrôle aurait dû être plus attentivement définie : ainsi, la jante du volant

cache le thermomètre d'eau et la zone des 6 000-8 000 t/mn du compte-tours, la plus importante évidemment... La finition est extrêmement dépouillée, sinon sobre — le tapis rouge-orangé de notre voiture d'essai était du plus curieux effet ! — et le traitement des intérieurs de portes est original : dans leur bombé a été aménagée une sorte de large cavité destinée à recevoir un casque (entre les épreuves spéciales) tandis que dans leur épaisseur, les vitres coulissent (à moitié seulement) par l'intermédiaire d'un système à écrou de blocage plutôt qu'à manivelle. Sur le pare-brise très incliné et courbé ne circule qu'un seul essuie-glace, dont l'axe est monté au milieu de la voiture et dont le balais est de grande dimension.

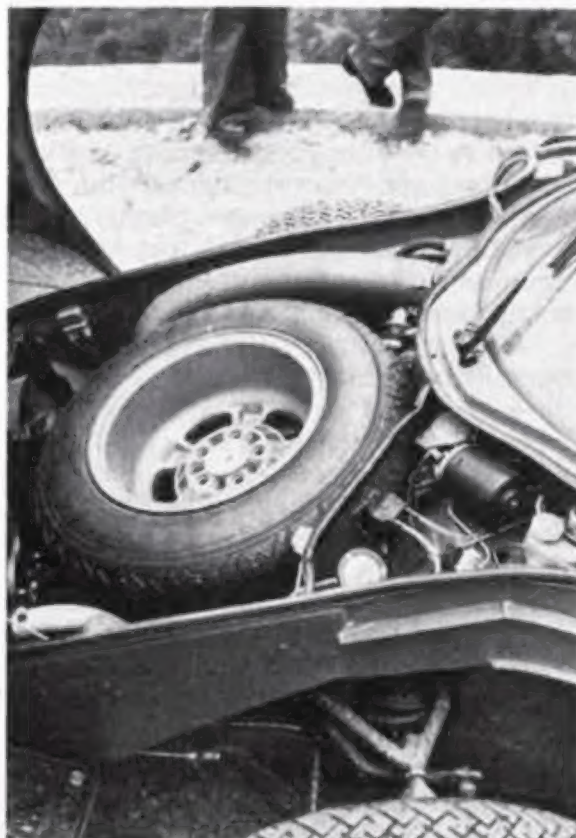
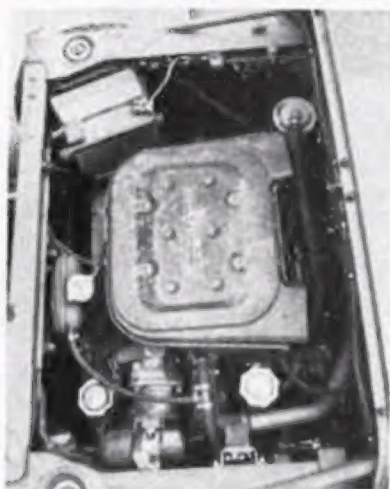
Sur la route

On a compris que la recherche de l'économie de poids a conduit à renoncer à tout luxe superflue. Ceci se traduit aussi par la constatation qu'aucun effort particulier n'a été fait pour isoler l'habitacle des bruits de fonctionnement, que ce soit celui émis par le moteur — au demeurant

stimulant — par la transmission — qui siffle sans discrétion — ou par les pneus. En revanche, la carrosserie n'aggrave en aucune façon ce bilan et dans l'ensemble, si le niveau sonore à bord de la Stratos n'a rien à voir avec celui qui règne dans une Rolls, il s'avère tout à fait tolérable. D'autre part, le dispositif de ventilation déploie de louables efforts, mais dans ce mini-habitacle enserré entre moteur et radiateur, il a bien du mal à s'acquitter de sa tâche...

L'ambiance est donc chaude, mais le tempérament ne l'est pas moins : il est même d'un brio tout à fait exceptionnel, et c'est une pure joie que de conduire la Stratos sur une route de montagne, ainsi que nous l'avons fait.

Là, elle est dans son élément, et démontre une maniabilité si ahurissante qu'il faut quelques kilomètres d'accoutumance avant de commencer à flirter avec ses limites. On ne saurait mieux définir son comportement qu'en la comparant à celui, sans rival jusqu'ici, d'une berlinette Alpine... mais une Alpine admirablement équilibrée, et disposant de 200 CV. Ultra-légère, archi-précise, la direction serait absolument merveilleuse



Essai

si elle était un peu plus directe (trois tours un quart d'une butée à l'autre). Placée sur sa trajectoire dans une épingle, la Stratos tourne d'une seule pièce, sans manifester la moindre inertie ni le plus petit retard, presque sans roulis, avec une franchise et une aisance incroyables. Les changements d'appuis sur une route sinueuse s'effectuent avec une facilité, une vivacité et une précision indescriptible. Les freins exigent pas mal d'efforts, mais ils sont en revanche très progressifs et d'une puissance tout à fait satisfaisante. Au total, l'efficacité de la Stratos sur un parcours accidenté nous a stupéfié : elle est sans rivale. De plus, la garde au sol permet d'attaquer sans précautions particulières sur les chemins non-revêtus.

En revanche, à vitesse élevée, la tenue de cap peut être sensiblement perturbée en cas de vent latéral, et en grande courbe rapide, le manque de rappel et par conséquent la « passivité » de la direction rendent la conduite délicate. D'autre part, sur sol mouillé, les décrochages sont assez brutaux et la Stratos devient alors assez « pointue » : l'empattement très court combiné au regroupement des masses à l'intérieur de celui-ci, explique sans doute ce comportement.

Installé dans la Dino, le V6 Ferrari est agréable. Dans la Stratos, plus légère de quelques 300 kg, il semble être devenu considérablement plus « méchant ». La boîte, parfaitement étagée, se manœuvre avec facilité et rapidité, les reprises sont nettes et tranchantes sur une très large plage de régime, car la souplesse est excellente. Il a plu presque constamment pendant notre essai, et nous n'avons pu mesurer les accélérations. Néanmoins, nous estimons que la Stratos vaut certainement 26" au kilomètre. Quant à la vitesse de pointe, nous avons obtenu, 231 km/h dans des conditions qui étaient loin d'être idéales.

Un merveilleux outil

De si petite série soient-elles, les voitures sont toujours le même résultat de compromis. La seule exception que nous connaissions jusqu'à présent à cette règle était la berlinette Alpine. Désormais, il y a aussi la Lancia Stratos, aussi diaboliquement maniable, mais encore plus brillante en raison de sa mécanique plus puissante. Sur une petite route tortueuse, dans un col, aucune autre automobile ne procure un tel plaisir ni ne révèle une telle efficacité. En montagne, c'est un véritable chamois qui se joue avec une invraisemblable aisance de toutes les difficultés du terrain. Naturellement, cette archi-spécialisation se paie par un comportement assez délicat à grande vitesse où les caractéristiques du centrage des masses, de l'empattement court, de la direction, et sans doute un manque d'appui aérodynamique se font sentir.

Cependant, à l'époque de la limitation à 140 km/h, on peut se demander si la définition qui a été choisie pour la Stratos n'est pas la mieux adaptée aux circonstances...



LAMBORGHINI MIURA P400 - 1967



LE SPÉCIALISTE DES VÉHICULES DE PRESTIGE
ET DE COLLECTION EN PRINCIPAUTÉ



FERRARI 250 GT LUSSO
1964



PORSCHE 965 TURBO 3.6 L
1993



MERCEDES-BENZ 300 SL
PAPILLON
1957



JAGUAR XK 140 3.4 L
1955



DPM MOTORS | 45 Bd du Jardin Exotique | 98000 Monaco
| 48 Rue Grimaldi | 98000 Monaco
DPM CLASSIC | 4 Impasse des carrières | 98000 Monaco

contact@dpm-motors.com - www.dpm-motors.com
Tél. : +377 93 50 22 70



Pour les trajets courts, privilégiez la marche ou le vélo #SeDéplacerMoinsPolluer

RICHARD MILLE



RM UP-01 FERRARI

Calibre ultraplat à remontage manuel
1,75 millimètre d'épaisseur
Réserve de marche de 45 heures ($\pm 10\%$)
Platine, ponts et boîtier en titane grade 5
Echappement ultraplat breveté
Sélecteur de fonctions
Édition limitée de 150 pièces

RICHARD MILLE / 

A Racing Machine On The Wrist